



BACHELORARBEIT

Frau
Lena Konischek

**Kommunikationsanalyse der
Auseinandersetzung um den
Ausbau des Frankfurter
Flughafens**

2015

BACHELORARBEIT

Kommunikationsanalyse der Auseinandersetzung um den Ausbau des Frankfurter Flughafens

Autorin:
Frau Lena Konischek

Studiengang:
**Angewandte Medien, Schwerpunkt PR- und
Kommunikationsmanagement**

Seminargruppe:
AM12wK5-B

Erstprüfer:
Prof. Dr. Stephan Heller

Zweitprüfer:
Dipl. Betriebswirt Joachim Möglich

BACHELOR THESIS

Communication analysis of the debate about the extension of Frankfurt Airport

author:

Ms. Lena Konischek

course of studies:

**Applied media with focus on public relations
and communication management**

seminar group:

AM12wK5-B

first examiner:

Prof. Dr. Stephan Heller

second examiner:

Dipl. Betriebswirt Joachim Möglich

Bibliografische Angaben

Konischek, Lena:

Kommunikationsanalyse der Auseinandersetzung um den Ausbau des Frankfurter Flughafens

Communication analysis of the debate about the extension of Frankfurt Airport

68 Seiten, Hochschule Mittweida, University of Applied Sciences,
Fakultät Medien, Bachelorarbeit, 2015

Abstract

In der vorliegenden Arbeit wird die Kommunikation der beiden Konfliktparteien in der Auseinandersetzung um den Ausbau des Frankfurter Flughafens untersucht. Im Fokus des Interesses steht die Frage, wie sich die Bürgerbeteiligung auf die zukünftige Planung der Flugrouten und auf die Nutzung der Landebahn Nordwest auswirkt. In diesem Zusammenhang wird das Rhein-Main-Gebiet mit seinen Bewohnern vorgestellt sowie die Auseinandersetzung um den Ausbau im historischen Kontext der Flughafenentwicklung betrachtet. Auch der rechtliche Rahmen, in dem sich der Konflikt bewegt, wird einbezogen. Die Arbeit basiert auf einer Kommunikationsanalyse, die vor allem mit Hilfe einschlägiger Literatur und Gesprächen mit den Konfliktparteien durchgeführt wird. Besonders die Auswertung der Kommunikationsinstrumente und der kommunizierten Inhalte gibt Aufschluss darüber, wie die Konfliktparteien ihre Ansichten vertreten und welchen Erfolg sie damit erzielen. Die Betreibergesellschaft des Flughafens konnte bereits viele Ausbauprojekte umsetzen und die Erweiterung des Flughafengeländes vorantreiben. Die Gegner des Flughafens haben ebenfalls einige Ziele erreicht, wie beispielsweise aktive und passive Schallschutzmaßnahmen. Abschließend lässt sich feststellen, dass hinsichtlich der künftigen Planung der Flugverfahren noch weitere Möglichkeiten gegeben sind, diese zum Wohle der Bevölkerung umzusetzen. An der Nutzung der Landebahn Nordwest wird sich jedoch auch durch eine zunehmende Bürgerbeteiligung nichts verändern.

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	VI
Abbildungsverzeichnis	VII
1 Einleitung.....	1
1.1 Hinführung zur Thematik	1
1.2 Fragestellung	2
1.3 Vorgehensweise und Methodik	3
2 Grundlagen.....	5
2.1 Der Flughafen Frankfurt	5
2.2 Flugrouten.....	13
2.3 Landebahn Nordwest	15
2.4 Das Rhein-Main-Gebiet.....	15
2.5 Bürgerbeteiligung	19
3 Die Auseinandersetzung	23
3.1 Beschreibung der Problematik	23
3.2 Historischer Kontext	24
3.3 Rechtlicher Rahmen.....	27
4 Die Konfliktparteien	31
4.1 Die Befürworter	31
4.2 Die Gegner.....	37
5 Auswirkungen der Auseinandersetzung	45
5.1 Auswirkungen auf die Planung der Flugrouten	45
5.2 Auswirkungen auf die Nutzung der Landebahn Nordwest	47
6 Schlussbetrachtungen.....	49
Literaturverzeichnis	VIII
Eigenständigkeitserklärung	XVI

Abkürzungsverzeichnis

AIP	Aeronautical Information Publication
BAF	Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung
BBi	Bündnis der Bürgerinitiativen
Bi	Bürgerinitiative
DFS	Deutsche Flugsicherung
FAG	Flughafen Frankfurt/Main AG
ICAO	International Civil Aviation Organization
NIROS	Noise Impact Reduction and Optimization System
UVPG	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz
VAG	Verkehrs-Aktiengesellschaft Rhein-Main
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Vergleich Flughafengröße und Arbeitslosenquote	40
Abbildung 2 Plakat Täglicher Wecker über Rhein-Main	42
Abbildung 3 Plakat Zehn Minuten	42
Abbildung 4 Plakat Die Lärmpausenclowns	43
Abbildung 5 Justitia gegen die Fluglärmopfer	44

1 Einleitung

1.1 Hinführung zur Thematik

Sonne, Strand, Meer und Palmen – wer dieses Bild zu jeder Jahreszeit im Urlaub erleben möchte, wird früher oder später den Flieger nutzen müssen. Die Deutschen reisen gerne und möchten möglichst schnell an ihrem Ziel sein. Dafür bietet sich das Fliegen besonders an. Aber auch Mitarbeiter internationaler Unternehmen müssen regelmäßig den Luftverkehr nutzen, um wichtige Geschäftspartner zu treffen. Unabhängig von den Gründen, den Flugverkehr zu nutzen: Ein Leben ohne diese Art der Fortbewegung ist nicht mehr denkbar.

Der Flughafen Frankfurt am Main ist als größter deutscher Flughafen zugleich auch eines der weltweit wichtigsten Luftverkehrsdrehkreuze.¹ In den vergangenen Jahren wurde der Flughafen immer weiter ausgebaut, um mit der europäischen Konkurrenz mithalten zu können und die Kapazitäten zu steigern. Von dem Ausbau sind vor allem die Anwohner in den Gebieten rund um den Flughafen betroffen, die sich seit Beginn der Planungen nun schon über Jahre hinweg gegen den Ausbau wehren. Hinzu kommen Organisationen und Verbände, wie beispielsweise der Bund für Umwelt und Naturschutz, die auf die ökologischen Folgen des Ausbaus aufmerksam machen. Die Auseinandersetzungen mit großen Infrastrukturprojekten sind immer wieder ein schwieriges Unterfangen. Politik und Wirtschaft versprechen sich meist große Vorteile durch die Projekte, während vom Ausbau betroffene Bürger mit vielen Einschränkungen und Belastungen rechnen. Dadurch kommt es immer häufiger zu schwerwiegenden, gesellschaftlichen Konflikten.

Durch immer neue Planungen für die kontinuierliche Erweiterung des Flughafens hat auch die aktive Beteiligung der Bürger in den betroffenen Gebieten zugenommen. Bereits in den 80er Jahren wurden erste Bürgerinitiativen (BI) gegründet, die sich gegen die Startbahn 18 West wehrten. Mit den ersten Forderungen nach einer neuen Landebahn im Jahre 1997 wurden erneut Vereinigungen ins Leben gerufen, um den Ausbau zu stoppen. Nachdem die Landebahn Nordwest im Jahr 2011 eröffnete, gründeten sich noch etliche weitere Bürgerinitiativen, die gemeinsam als Bündnis der Bürgerinitiativen (BBI) agieren.² Die Bürger möchten durch aktive Beteiligung verhindern, dass der

¹ Vgl. <http://www.fraport.de/de/konzern/ueber-uns/fraport-auf-einen-blick.html> Stand: 02.05.2015

² Vgl. <http://www.flughafen-bi.de/ueberuns.htm> Stand: 02.05.2015

Flughafen noch weiter vergrößert wird und dadurch die Lärmbelästigung sowie die Umweltzerstörung immer mehr zunimmt.

Seit über drei Jahrzehnten wird der Konflikt um den Ausbau des Frankfurter Flughafens nun schon ausgetragen, jedoch hat das Thema keineswegs an Brisanz verloren. Sowohl die Befürworter als auch die Gegner setzen sich regelmäßig für ihre Meinung ein. Auf den ersten Blick erscheint es so, als hätten die Gegner kaum eine Chance ihre Forderungen durchzusetzen. Bei genauerem Hinsehen stellt man jedoch fest, dass diese Konfliktpartei kleine Erfolge verzeichnen kann, die für die weiteren Planungen rund um den Flughafen Frankfurt von Bedeutung sein werden.

Die wissenschaftliche Arbeit beschäftigt sich mit der Auseinandersetzung um den Ausbau des Frankfurter Flughafens. Die Verfasserin hat das Thema gewählt, da sie selbst im Rhein-Main-Gebiet lebt und dort aufgewachsen ist. Von den Veränderungen am Flughafen ist sie durch den stark zunehmenden Fluglärm trotz einer Entfernung von ca. 60 km selbst betroffen. Aus diesem Grund ist eine Kommunikationsanalyse des Konflikts eine interessante Möglichkeit, sich mit dem Thema noch weiter auseinanderzusetzen und die Ansichten der Konfliktparteien besser zu verstehen.

1.2 Fragestellung

In der vorliegenden Arbeit wird der Frage nachgegangen, welche Auswirkungen die Bürgerbeteiligung auf die zukünftige Planung der Flugrouten sowie die Nutzung der Landebahn Nordwest hat. Seit Eröffnung der Landebahn Nordwest am Frankfurter Flughafen im Jahr 2011 haben die Proteste der Bürger gegen den Ausbau des Flughafens enorm zugenommen. Die Flugrouten haben sich aufgrund der neuen Bahn stark verändert, was zu einer Ausweitung der Lärmbelastung und somit zu einer für viele Menschen verminderten Lebensqualität im Rhein-Main-Gebiet führte.

Anhand wissenschaftlicher Methoden wird in diesem Zusammenhang überprüft, welche Auswirkungen die zunehmende Beteiligung der Bürger durch aktives Eintreten für ihre Forderungen hat. Ist es möglich, den weiteren Ausbau des Flughafens zu stoppen? Wie vertreten die Konfliktparteien ihre Ansichten? Kann die Nutzung der Landebahn Nordwest eingestellt und die Bahn wieder geschlossen werden? Können Flugrouten geplant werden, mit denen alle vom Lärm Betroffenen zufrieden sind? Diese Fragen gilt es auf den folgenden Seiten zu klären und anhand der nachfolgend beschriebenen Methodik wissenschaftlich zu beantworten.

1.3 Vorgehensweise und Methodik

Die Arbeit gibt zunächst einen Einblick in die Geschichte des Frankfurter Flughafens und seine kontinuierliche Entwicklung. Darauf aufbauend geht die Verfasserin auf die Flugrouten und die Landebahn Nordwest ein. Da diese zwei Teilaspekte des Flughafens zum Kernthema der vorliegenden Arbeit gehören, sind fundierte theoretische Kenntnisse hierzu für das weitere Verständnis der Untersuchung von Bedeutung. Der Bau des Terminals 3 und andere Erweiterungen des Flughafens werden in der vorliegenden Arbeit nicht näher betrachtet. Die Verfasserin konzentriert sich auf die Flugrouten und die Landebahn Nordwest, da diese zwei Aspekte den Kern der Bürgerproteste darstellen und immer wieder an Aktualität gewinnen.

Anknüpfend an die Grundlagen des Flughafens erhält der Leser einen Überblick über das Rhein-Main-Gebiet, indem sich der Flughafen Frankfurt befindet. Nach einer Eingrenzung des Gebiets wird beleuchtet, wie die Bevölkerungsstruktur dort aussieht und welche Bedeutung sowohl der Flughafen in Frankfurt, als auch andere Wirtschaftsgrößen für die Region, aber auch für Deutschland und die ganze Welt haben. Hierfür wird vor allem die Hertie-Studie FrankfurtRheinMain der gemeinnützigen Hertie-Stiftung herangezogen, um ein umfassendes Bild der Region darstellen zu können.

Im Zusammenhang mit dem Rhein-Main-Gebiet werden auch die Grundlagen der Bürgerbeteiligung erläutert. Diese sind für die Untersuchung unabdingbar, da die Auswirkungen dieses Entscheidungsinstrumentes im Fokus der Arbeit stehen. Die Verfasserin bezieht sich hierbei vorrangig auf frühere Ausarbeitungen, die sich bereits mit den einzelnen Gesichtspunkten beschäftigt haben. Besonders das Werk „Verhindern und Ermöglichen – Die Kraft der direkten Demokratie“ gibt einen guten Einblick in die Bürgerbeteiligung bei Vorhaben im öffentlichen Raum.

Im weiteren Verlauf der Arbeit wird die Auseinandersetzung um den Ausbau des Flughafens erörtert. Zu Beginn des dritten Kapitels erfährt der Leser näheres über die vorherrschende Problematik. Der historische Kontext des Konflikts zeigt, wie sich die Ansichten der beteiligten Parteien über die Jahre verändert haben. In den Anfangszeiten des Flughafens wären Auseinandersetzungen wie die heutigen noch nicht denkbar gewesen. Wichtig ist hierbei auch der rechtliche Rahmen, der in Bezug auf die Kontroverse relevant ist. Um die Lösungsmöglichkeiten eines solchen Konflikts wie dem um den Flughafenausbau zu analysieren, sind die Kenntnisse der rechtlichen Bedingungen essentiell.

Das vierte Kapitel gibt Auskunft über die Strategien der Konfliktparteien. Dem Leser wird verdeutlicht, wie die Befürworter und die Gegner des Ausbaus vorgehen, um ihre Ansichten einer breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Die Informationen und

Materialien für diesen Teil der Analyse bezieht man vor allem aus Unterlagen der Fraport AG sowie Gesprächen mit dem Bündnis der Bürgerinitiativen. Zudem hat die Verfasserin an der 137. Demonstration gegen den Flughafenausbau im Terminal 1 des Frankfurter Flughafens teilgenommen, um sich vor Ort einen Eindruck zu verschaffen und mit den Ausbaugegnern ins Gespräch zu kommen.

Bezugnehmend auf die Fragestellung werden im letzten Kapitel die Ergebnisse der Analyse und somit die Auswirkungen der Auseinandersetzung auf die weitere Entwicklung des Flughafens dargelegt. Die Verfasserin geht hierbei sowohl auf die Planung der Flugrouten als auch auf die Nutzung der Landebahn Nordwest separat ein.

Die Schlussbetrachtungen fassen die Analyse und deren Ergebnisse nochmals zusammen. Ein Fazit sowie ein Ausblick auf den möglichen weiteren Verlauf der Auseinandersetzung bilden den Abschluss der Arbeit.

2 Grundlagen

2.1 Der Flughafen Frankfurt

Vor rund 79 Jahren, am 08. Juli 1936, wurde der Flughafen Frankfurt als „Weltflughafen Rhein-Main“ offiziell eröffnet. Symbolträchtig war hierbei die Landung einer Junkers Ju 52 auf dem neuen Gelände.³ Die Betreibergesellschaft des Flughafens gründete sich bereits im Jahr 1924 unter dem Namen Südwestdeutsche Luftverkehrs AG.⁴ Innerhalb von nur 18 Monaten entsteht aus der damals größten Baustelle der Stadt ein moderner Flughafen⁵, der als Grundstein für die heute bestehende Flughafeninfrastruktur anzusehen ist. Bei seiner Eröffnung umfasste der Flughafen eine Fläche von ca. 300 ha, die in den ersten drei Betriebsjahren schon um mehr als das Doppelte erweitert wurde.⁶ Die Verkehrsergebnisse des ersten Betriebsjahres – ohne Luftschiffverkehr – können sich sehen lassen: Es gibt 5.270 Starts und es wurden 58.010 Fluggäste, 801 Tonnen Fracht und Gepäck sowie 796 Tonnen Post befördert.⁷

Sowohl Triumphe als auch Tragödien bringt man mit dem Flughafen Frankfurt in Verbindung. Das berühmte Luftschiff „Hindenburg“ startete im Jahr 1937 in Frankfurt seinen Flug, bevor es bei seiner Landung in den USA plötzlich in Flammen aufgeht.⁸ Die Katastrophe, die 36 Todesopfer forderte, bedeutete das Ende für den ersten Weltluftverkehr mit Luftschiffen.⁹ Gerade für die Nationalsozialisten war der Bau des Flughafens von Vorteil für ihre Machtergreifung. Nach dem Unglück der „Hindenburg“ wurde die Luftwaffe ausgebaut und das komplette Flughafengelände mit Beginn des Zweiten Weltkriegs als Kriegsflughafen genutzt. Sturzkampfflieger und Jagdflugzeuge waren dort ebenso stationiert wie die Bomber, mit denen Deutschland Frankreich angriff.¹⁰ Einen zivilen Flugbetrieb gab es ab diesem Zeitpunkt vorerst nicht mehr. Kurz vor dem Ende des Krieges ließ die Luftwaffe KZ-Häftlinge aus Walldorf eine Beton-Rollbahn für

³ Vgl. <http://www.spiegel.de/einestages/75-jahre-frankfurter-flughafen-a-947263.html> Stand: 04.05.2015

⁴ Vgl. http://www.frankfurt-airport.de/content/frankfurt_airport/de/business_standort/daten_fakten.html Stand: 04.05.2015

⁵ Vgl. <http://www.spiegel.de/einestages/75-jahre-frankfurter-flughafen-a-947263.html> Stand: 04.05.2015

⁶ Vgl. http://www.dflid.de/PFV_Landebahn/Mediation/A_V12.pdf Stand: 04.05.2015

⁷ Vgl. Flughafen Frankfurt Main AG - 60 Jahre Flughafen Frankfurt, S. 30

⁸ Vgl. <http://www.spiegel.de/einestages/75-jahre-frankfurter-flughafen-a-947263.html> Stand: 04.05.2015

⁹ Vgl. Flughafen Frankfurt Main AG - 60 Jahre Flughafen Frankfurt, S. 44

¹⁰ Vgl. <http://www.hr-online.de/website/specials/75-jahre-flughafen/> Stand: 04.05.2015

die eingesetzten Düsenjäger bauen, die die Starts und Landungen auf Graspisten ersetzten.¹¹ Knapp 1.700 jüdische Zwangsarbeiterinnen mussten diese Arbeit erledigen.

Von den Zerstörungen des Krieges blieb auch der Flughafen in Frankfurt nicht verschont. Über 2000 Bomben wurden von den Alliierten über dem Flughafen abgeworfen. Vor allem wegen seiner militärischen Bedeutung war das Gelände Ziel dieser Angriffe.¹² Alle Betriebsanlagen werden nach dem Ende des Krieges vollkommen vernichtet. Die amerikanischen Truppen, die Frankfurt im März 1945 befreiten, bauten den Flughafen wieder auf und erweiterten dabei das Gelände auf 860 ha. Als Unterbau für eine neue Start- und Landebahn verwendeten die Amerikaner Reste der zerstörten Bodenbefestigung.¹³ Innerhalb von drei Tagen war die Bahn wieder hergestellt.

Nach dem Krieg wurde der Frankfurter Flughafen jahrzehntelang von den US-Truppen als Luftwaffen-Stützpunkt genutzt und als „Gateway to Europe“ bezeichnet.¹⁴ Ein ganzes US-Dorf wurde auf dem Flughafenareal errichtet. Wohnungen für die Soldaten und ihre Angehörigen, Büroräume sowie Wartungshallen waren dort untergebracht.¹⁵ Die Air Base wurde somit durch seine Revitalisierung zum wichtigsten, europäischen Luftwaffen-Stützpunkt ausgebaut.¹⁶ 1948 starteten von Frankfurt aus immer wieder die „Rosinenbomber“, die West-Berlin monatelang mit Lebensmitteln versorgten, nachdem die Russen die Westsektoren von der Versorgung abgeschnitten hatten.¹⁷ Der Name lässt sich darauf zurückführen, dass die Piloten der Flugzeuge während der Berlin-Blockade regelmäßig Schokolade und Kaugummis abwarfen, um den Kindern eine Freude zu machen.¹⁸ Die Idee stammt von dem amerikanischen Piloten Gail Halvorsen, der vor jedem Abwurf die Flügel des Fliegers wackeln ließ. Insgesamt wurden während der Blockade 20 Tonnen Süßigkeiten über Berlin verteilt.¹⁹

Die starke Belastung durch die Luftbrücke erforderte den Neubau von zwei parallel verlaufenden Start- und Landebahnen. Dieses System wurde im Jahr 1949 fertig ge-

¹¹ Vgl. <http://www.hr-online.de/website/specials/75-jahre-flughafen/> Stand: 04.05.2015

¹² Vgl. ebd.

¹³ Vgl. ebd.

¹⁴ Vgl. ebd.

¹⁵ Vgl. ebd.

¹⁶ Vgl. http://www.dffd.de/PFV_Landebahn/Mediation/A_V12.pdf Stand: 04.05.2015

¹⁷ Vgl. <http://www.spiegel.de/einestages/75-jahre-frankfurter-flughafen-a-947263.html> Stand: 04.05.2015

¹⁸ Vgl. <http://www.geo.de/GEOLino/mensch/rosinenbomber-interview-mit-pilot-gail-halvorsen-61543.html>

Stand: 04.05.2015

¹⁹ Vgl. <http://www.geo.de/GEOLino/mensch/rosinenbomber-interview-mit-pilot-gail-halvorsen-61543.html?p=2> Stand: 04.05.2015

stellt.²⁰ Ein Jahr später konnte der zivile Luftverkehr wieder aufgenommen werden.²¹ Vor allem die wirtschaftliche Stärke des Rhein-Main-Gebietes sowie die zentrale Lage des Flughafens in Westdeutschland, ließen Frankfurt die Rolle als größten deutschen Zivilflughafen einnehmen.²² Bereits elf ausländische Luftverkehrsgesellschaften flogen im Jahr 1950 nach Frankfurt.²³ Auch die Verkehrsergebnisse aus dem Jahr 1950 belegen den guten Neustart des Flughafens: 3.652 Tonnen Fracht und 1.616 Tonnen Post wurden transportiert. Bei 13.076 Starts und Landungen nutzten insgesamt 195.330 Fluggäste den Luftverkehr.²⁴

Als die Bundesrepublik zehn Jahre nach Kriegsende die Lufthoheit zurück gewann, erlangte sie gleichzeitig auch wieder volle Souveränität. Der Flughafen Frankfurt verzeichnete einen rasanten Wandel und wuchs immer schneller. Allein in den Jahren zwischen 1950 und 1953 verdoppelten sich die Starts und Landungen auf 26.738 pro Jahr.²⁵ Die Bürger wurden immer anspruchsvoller und ein Triumph jagte den nächsten: Während man Mitte der fünfziger Jahre zunächst die Propellermaschinen feierte, wurden diese schon wenige Jahre später von den Düsenmaschinen verdrängt.²⁶ Noch größer, schneller, leiser und komfortabler – die Deutschen gönnten sich den Luxus in der Luft. Die Betreibergesellschaft, die sich im Jahr 1947 in „Verkehrs-Aktiengesellschaft Rhein-Main“ (VAG) umbenannt²⁷ und ab 1954 „Flughafen Frankfurt/Main AG“ (FAG) heißt, konnte ihre Mitarbeiter innerhalb von neun Jahren von vier Mann auf 364 aufstocken. Insgesamt bot der Flughafen Frankfurt im Geschäftsjahr 1953/54 mit sämtlichen ansässigen Firmen Arbeitsplätze für etwa 1.500 Menschen.²⁸ Neu geregelt wurden 1955 auch die endgültigen Besitzverhältnisse des Flughafens: Die Bundesrepublik Deutschland erhielt 25,87 % der Anteile, die Stadt Frankfurt 28,89 % und das Land Hessen wurde mit 45,24 % Anteilen größter Aktionär.²⁹

Als die Fluggesellschaft PanAm 1955 ankündigte, dass sie bei den Unternehmen Boeing und Douglas neue Jet-Flugzeuge geordert hat, galt es für die FAG zu reagie-

²⁰ Vgl. http://www.frankfurt-airport.de/content/frankfurt_airport/de/business_standort/daten_fakten.html Stand: 04.05.2015

²¹ Vgl. <http://www.spiegel.de/einestages/75-jahre-frankfurter-flughafen-a-947263.html> Stand: 04.05.2015

²² Vgl. http://www.dflid.de/PFV_Landebahn/Mediation/A_V12.pdf Stand: 04.05.2015

²³ Vgl. <http://www.hr-online.de/website/specials/75-jahre-flughafen/index.jsp?rubrik=66875> Stand: 04.05.2015

²⁴ Vgl. Flughafen Frankfurt Main AG – 60 Jahre Flughafen Frankfurt, S. 50

²⁵ Vgl. ebd., S. 52

²⁶ Vgl. <http://www.spiegel.de/einestages/75-jahre-frankfurter-flughafen-a-947263.html> Stand: 04.05.2015

²⁷ Vgl. Flughafen Frankfurt Main AG – 60 Jahre Flughafen Frankfurt, S. 49

²⁸ Vgl. ebd., S. 53

²⁹ Vgl. ebd., S. 53

ren, um für die kommenden Anforderungen an den Flughafen gerüstet zu sein. In der folgenden Aufsichtsratssitzung im Jahr 1956 wurde daher die Anpassung der Abfertigungsanlagen an das steigende Passagieraufkommen sowie die Verlängerung der Startbahn gefordert.³⁰ Die Anwesenden besprachen in dieser Sitzung, wie sich die Luftfahrt durch die Düsenmaschinen verändern wird. Plötzlich konnten 140 Fluggäste pro Maschine befördert werden und auch die Flugzeit verringerte sich auf acht Stunden zwischen New York und Frankfurt.³¹ Darüber hinaus erkannte der Aufsichtsrat, dass es in den folgenden Jahren zu Kapazitätsengpässen in den Spitzenstunden kommen wird und daher die Erweiterung des Start- und Landebahnsystems nötig sei.³²

1957 überstieg die Zahl der Passagiere bei 25.210 Flugbewegungen erstmal die Milliongrenze.³³ Die auf 3.000 Meter verlängerte Startbahn war ein Jahr später die modernste und längste Startbahn Europas und damit wesentliche Voraussetzung für den Beginn des Jet-Zeitalters.³⁴ Für die reibungslose Abfertigung wurden noch weitere Um- und Neubauten vorgenommen, wie beispielsweise ein Großraum-Gepäcktransporter mit Förderband oder eine Flugzeugtreppe mit Witterungsschutz für die Passagiere.³⁵ Im April 1959 wurde dann der Linienverkehr mit Strahltriebflugzeugen in den Flugplan aufgenommen, verzeichnete jedoch zunächst keine großen Erfolge.³⁶ Dies änderte sich ein Jahr später: Frankfurt ist mit 2,2 Millionen Fluggästen Deutschlands größter Flughafen.³⁷ 16 der insgesamt 34 internationalen Flugverkehrsgesellschaften, die Frankfurt regelmäßig anfliegen, verfügten über die neuen Jet-Flugzeuge.³⁸

Da sich bereits Anfang der 60er Jahre abzeichnete, dass die Abfertigungsanlagen nicht mehr lange ausreichen werden, erweiterte man nochmals die bestehenden Einrichtungen, um Engpässe bis zur Fertigstellung der neuen Anlagen zu vermeiden.³⁹ Im Sommer 1965 begannen die Bauarbeiten am Terminal Mitte, die viele Jahre Europas größte Baustelle bildeten.⁴⁰ Mit dem eintretenden Rekordanstieg des Luftverkehrsaufkommens hatte niemand gerechnet. Bereits drei Jahre nach Erweiterung der Anlagen,

³⁰ Vgl. Flughafen Frankfurt Main AG – 60 Jahre Flughafen Frankfurt, S. 64

³¹ Vgl. ebd., S. 65

³² Vgl. ebd., S. 65

³³ Vgl. ebd., S. 66

³⁴ Vgl. ebd., S. 66

³⁵ Vgl. ebd., S. 67

³⁶ Vgl. ebd., S. 68

³⁷ Vgl. <http://www.hr-online.de/website/specials/75-jahre-flughafen> Stand: 05.05.2015

³⁸ Vgl. Flughafen Frankfurt Main AG – 60 Jahre Flughafen Frankfurt, S. 71

³⁹ Vgl. ebd.

⁴⁰ Vgl. <http://www.hr-online.de/website/specials/75-jahre-flughafen> Stand: 05.05.2015

war die Fünf-Millionen-Grenze erreicht.⁴¹ 1966 erteilte die Hessische Regierung die Genehmigung zum Ausbau des vorhandenen Start- und Landebahnsystems sowie zum Bau der Startbahn 18 West.⁴²

Während die Bauarbeiten der neuen Empfangshalle West stetig vorangetrieben wurden, planten die Verantwortlichen immerzu neue Bauwerke auf dem Flughafengelände, wie beispielsweise das erste Flughafenhotel. 1970 begann die Ära der Großraumflugzeuge und es landete erstmal eine Boeing 747 auf dem Frankfurter Flughafen.⁴³ Der Jumbo-Jet galt lange Zeit als das mit Abstand größte Passagierflugzeug der Welt. Für die Abfertigung der Großraumflugzeuge wurde der Flughafen erneut ausgebaut. So eröffnete noch im selben Jahr die größte Flugzeugwartungshalle der Welt – die „Jumbo-Halle“.⁴⁴ Weitere Einweihungen gab es im Jahr 1971 mit dem größten Luftfrachturnschlagszentrum Europas sowie dem neuen Datenverarbeitungszentrum.⁴⁵

Knapp sieben Jahre nach der Grundsteinlegung wurde das neue Terminal, das für jährlich 30 Millionen Passagiere konzipiert ist, im März 1972 vom damaligen Bundespräsidenten Dr. Gustav Heinemann feierlich eröffnet.⁴⁶ Die Besonderheit, die es nun mit dem Terminal Mitte gibt besteht darin, dass alle Prozesse einer Flugreise unter einem Dach erledigt werden. Außerdem sorgt der eingebaute Bahnhof für den Regional- und Fernverkehr für noch mehr Komfort der Passagiere, aber auch der Mitarbeiter.⁴⁷ Attraktiv sind vor allem auch die zahlreichen Geschäfte, Dienstleistungen und Gastronomiebetriebe, die die Passagiere nun vorfinden. Insgesamt beliefen sich die Kosten des Terminalbaus auf rund eine Milliarde DM, die die FAG bereits nach nur vier Jahren zurück erwirtschaftet hatte.⁴⁸

1973 wurden die Pläne zum Bau der Startbahn 18 West veröffentlicht.⁴⁹ Die Bekanntgabe sowie der spätere Bau der Startbahn lösten heftige Proteste aus, auf die die Verfasserin in Kapitel 3 näher eingeht. Die Spitzenposition in der Luftfrachtabfertigung europäischer Flughäfen übernahm der Flughafen Frankfurt 1976 mit 552.702 Tonnen

⁴¹ Vgl. Flughafen Frankfurt Main AG – 60 Jahre Flughafen Frankfurt, S. 74

⁴² Vgl. http://www.dflid.de/PFV_Landebahn/Mediation/A_V12.pdf Stand: 05.05.2015

⁴³ Vgl. <http://www.hr-online.de/website/specials/75-jahre-flughafen/index.jsp?rubrik=66875> Stand: 05.05.2015

⁴⁴ Vgl. Flughafen Frankfurt Main AG – 60 Jahre Flughafen Frankfurt, S. 77

⁴⁵ Vgl. ebd.

⁴⁶ Vgl. <http://www.hr-online.de/website/specials/75-jahre-flughafen/index.jsp?rubrik=66875> Stand: 05.05.2015

⁴⁷ Vgl. Flughafen Frankfurt Main AG – 60 Jahre Flughafen Frankfurt, S. 87

⁴⁸ Vgl. ebd., S. 88

⁴⁹ Vgl. <http://www.spiegel.de/einestages/75-jahre-frankfurter-flughafen-a-947263.html> Stand: 05.05.2015

Luftfrachtaufkommen.⁵⁰ Der Bau eines neuen Frachtzentrums wurde genehmigt. Zwei Jahre später verzeichnete die Flughafen Frankfurt/Main AG ihr wirtschaftlich erfolgreichstes Jahr seit Bestehen mit einem Überschuss von 50,7 Millionen DM im Jahresergebnis.⁵¹

Weitere Großprojekte, wie der Bau der zweiten Halle für Großraumflugzeuge auf der Lufthansa-Basis sowie die Inbetriebnahme einer neuen Flughafenüberwachungs-Radaranlage fallen auf das Jahr 1979 zurück.⁵² Die Verkehrsergebnisse dieses Jahres sprechen für sich: Mit 17,5 Millionen Passagieren, 644.000 Tonnen Fracht und 82.000 Tonnen Luftpost konnte die FAG eine kräftige Zunahme in allen Sparten verzeichnen.⁵³ Mit dem Bau der Startbahn 18 West wurde nach einer Gerichtsentscheid 1981 begonnen, die Betriebsaufnahme folgte drei Jahre später.⁵⁴ Bedeutend ist auch die Anbindung des Flughafens Frankfurt an den Intercity-Verkehr der Deutschen Bundesbahn im Jahr 1983. Darüber hinaus verbindet der S-Bahn Anschluss den Flughafen nicht nur mit der Frankfurter Innenstadt, sondern auch in die andere Richtung mit den beiden Landeshauptstädten Wiesbaden und Mainz.⁵⁵

Im Februar des Jahres 1984 wurde die größte Gepäckförderanlage der Welt auf dem Flughafen Frankfurt zehn Jahre alt. An Spitzentagen kann die Anlage rund 40.000 bis 50.000 Gepäckstücke befördern.⁵⁶ Dadurch wird eine Umsteigezeit von nur 45 Minuten gewährleistet. Im selben Jahr verzeichnete der Flughafen erstmals in seiner Geschichte in einem einzigen Jahr die Passagierzahl von über 20 Millionen.⁵⁷ Auch der Gesamtertrag wies ein Jahr später eine Steigerungsrate von 10,4 Prozent aus und ging über die Milliardengrenze hinaus.⁵⁸ Doch es gab auch tragische Ereignisse im Jahr 1985: Im Juni wurde ein Anschlag auf das Terminal verübt, der zahlreiche Verletzte und drei Todesopfer forderte.⁵⁹ Nur zwei Monate später kam es erneut zu einem An-

⁵⁰ Vgl. Flughafen Frankfurt Main AG – 60 Jahre Flughafen Frankfurt, S. 91

⁵¹ Vgl. ebd., S. 92

⁵² Vgl. ebd., S. 93

⁵³ Vgl. ebd., S. 94

⁵⁴ Vgl. http://www.dflid.de/PFV_Landebahn/Mediation/A_V12.pdf Stand: 05.05.2015

⁵⁵ Vgl. Flughafen Frankfurt Main AG – 60 Jahre Flughafen Frankfurt, S. 99

⁵⁶ Vgl. ebd., S. 101

⁵⁷ Vgl. Flughafen Frankfurt Main AG – 60 Jahre Flughafen Frankfurt, S. 102

⁵⁸ Vgl. ebd.

⁵⁹ Vgl. <http://www.hr-online.de/website/specials/75-jahre-flughafen/index.jsp?rubrik=66877> Stand: 07.05.2015

schlag. Die RAF verübte ein Attentat auf das Hauptquartier der US-Streitkräfte am Flughafen Rhein-Main.⁶⁰ Hierbei waren ebenfalls Tote und Verletzte zu beklagen.

Im Sommer 1986 feierte der Flughafen Frankfurt sein 50. Jubiläum. Aus diesem Anlass wurde die Stiftung „Flughafen Frankfurt Main“ gegründet, die wissenschaftliche Arbeiten zum Thema Luftfahrt fördert.⁶¹ Im Jubiläumsjahr konnte die FAG das bis dahin erfolgreichste Geschäftsergebnis ihrer Geschichte verzeichnen mit einem Jahresüberschuss von 69,7 Millionen Mark und einem Umsatz von über einer Milliarde Mark.⁶² Wichtige Einrichtungen, die auf das Jahr 1986 zurückgehen sind ein eigenes Grenzschutzamt, um größtmögliche Sicherheit zu garantieren sowie ein rund um die Uhr erreichbarer Lagedienst des Hessischen Ministers für Wirtschaft und Technik.⁶³ Auch die Fluglärmkommission hatte in diesem Jahr Jubiläum. Seit 20 Jahren entwickelt die Kommission unter anderem Maßnahmen zum Schutz der den Flughafen umgebenden Bevölkerung.⁶⁴

Der Aufsichtsrat genehmigte 1989 das größte Investitionsprogramm in der Geschichte des Frankfurter Flughafens mit 400 einzelnen Ausbaumaßnahmen.⁶⁵ Der Schwerpunkt wurde hierbei auf das neue Terminal gelegt, durch das das weiter steigende Verkehrsaufkommen bewältigt werden sollte. Die Baugrube für das neue Passagiergebäude wurde noch im selben Jahr ausgehoben.⁶⁶ Der Grundstein wurde im darauffolgenden Jahr gelegt und somit wieder ein Großprojekt in der Geschichte des Frankfurter Flughafens begonnen. Durch den Ausbruch des Golfkriegs gingen die Zahlen der Flüge und der Passagiere in den folgenden zwei Jahren deutlich zurück.⁶⁷ Im Laufe des Jahres 1992 wurde der Rückgang jedoch langsam wieder ausgeglichen und die Passagierzahlen überstiegen erstmals die Grenze von 30 Millionen.⁶⁸

Das Terminal 2 öffnete planmäßig im Oktober 1994. Gleichzeitig wurde das neue Passagier-Transfer-System „Skyline“ in Betrieb genommen, das die beiden Terminals

⁶⁰ Vgl. <http://www.hr-online.de/website/specials/75-jahre-flughafen/index.jsp?rubrik=66877> Stand: 07.05.2015

⁶¹ Vgl. Flughafen Frankfurt Main AG – 60 Jahre Flughafen Frankfurt, S. 103

⁶² Vgl. ebd.

⁶³ Vgl. ebd., S. 105

⁶⁴ Vgl. ebd., S. 105

⁶⁵ Vgl. ebd., S. 108

⁶⁶ Vgl. ebd., S. 108

⁶⁷ Vgl. ebd., S. 112

⁶⁸ Vgl. ebd., S. 112

durch eine vollautomatische Magnetbahn miteinander verbindet.⁶⁹ Natürlich wurde durch das neue Passagiergebäude auch die Anzahl der Geschäfte und Gastronomiebetriebe erweitert. Ein Jahr nach der Eröffnung nutzten schon 25 der insgesamt 110 Luftfahrtgesellschaften, die Frankfurt anfliegen, das Terminal 2.⁷⁰ Die kontinuierlichen Erweiterungen des Geländes für noch mehr Komfort wurden von den Passagieren geschätzt: Die Leser von Europas größter Touristik-Fachzeitschrift wählten Frankfurt zum besten Flughafen Europas.⁷¹ Als bester deutscher Airport wurde der Frankfurter Flughafen von den Lesern des größten europäischen Magazins für Geschäftsreisende ausgezeichnet.⁷² Um diesen Status beizubehalten und auch langfristig erfolgreich zu sein, definierte die FAG ihre Leitbilder für die Zukunft in der „Vision 2000plus“.⁷³

1997 gründete die Lufthansa, die bereits seit 1970 ihre Heimatbasis am Flughafen Frankfurt hat, mit vier weiteren Fluggesellschaften unter dem Namen „Star-Alliance“ die weltweit größte Airline-Allianz.⁷⁴ Dadurch wird den Fluggästen ein noch umfassenderes Streckennetz auf der ganzen Welt geboten und der Wettbewerb unter den Fluggesellschaften verringert sich. Kurz vor der Jahrtausendwende wurde der neue ICE-Bahnhof in Betrieb genommen und der 1972 fertiggestellte Bahnhof diente ab diesem Zeitpunkt fast ausschließlich als S-Bahn Station.⁷⁵ Durch den Neubau sind der Schienen- und Luftverkehr nun bestens miteinander verbunden.

Im Jahr 2001 änderte die Flughafenbetreibergesellschaft ihren Namen in Fraport AG und startete ihren Börsengang.⁷⁶ Einen erneuten Meilenstein in der Geschichte des Flughafens gab es im Jahr 2005, als der Airbus A-380 – das größte Passagierflugzeug der Welt – erstmals in Frankfurt landete.⁷⁷ Um den Riesenvogel, von dem die Lufthansa 15 Exemplare bestellt hat, auch ordnungsgemäß abfertigen zu können, wurde eine entsprechende Wartungshalle benötigt. 2008 konnte der erste Bauabschnitt der Halle in Betrieb genommen werden.⁷⁸ Zwischenzeitlich räumte die US-Luftwaffe die Air Base

⁶⁹ Vgl. <http://www.hr-online.de/website/specials/75-jahre-flughafen/index.jsp?rubrik=66877> Stand: 07.05.2015

⁷⁰ Vgl. Flughafen Frankfurt Main AG – 60 Jahre Flughafen Frankfurt, S. 122

⁷¹ Vgl. ebd.

⁷² Vgl. ebd.

⁷³ Vgl. ebd.

⁷⁴ Vgl. <http://www.hr-online.de/website/specials/75-jahre-flughafen/index.jsp?rubrik=66877> Stand: 07.05.2015

⁷⁵ Vgl. ebd.

⁷⁶ Vgl. ebd.

⁷⁷ Vgl. ebd.

⁷⁸ Vgl. <http://www.fraport.de/de/kompetenzen/entwicklung-frankfurt-airport/erweiterungen.html> Stand: 07.05.2015

komplett und stellte somit das Gelände der Fraport für weitere Ausbaumaßnahmen zur Verfügung.⁷⁹

Da die bestehenden Kapazitäten in einigen Jahren wieder ausgelastet sein werden, wurde im Jahr 2007 eine neue Landebahn genehmigt, deren Bau zwei Jahre später begann.⁸⁰ Gegen diese Entscheidung wurde wie bereits in den 80er Jahren bezüglich der Startbahn 18 West heftig protestiert. Im Kapitel 2.3 sowie im Kapitel 3.2 geht die Verfasserin auf die Landebahn Nordwest, die schließlich im Jahr 2011 in Betrieb genommen wurde⁸¹, noch näher ein. Im selben Jahr nahm auch ein neuer Tower seinen Betrieb auf, der durch die neu errichtete Bahn nötig war.⁸² Außerdem wurde der Megabau „The Squire“ eröffnet, der sowohl Hotels und Gastronomiebetriebe als auch Geschäfte und Büroflächen bietet.⁸³

2012 öffnete der neue Flugsteig A-Plus, dessen Schwerpunkt auf der A-380 Abfertigung der Deutschen Lufthansa liegt.⁸⁴ Da das Passagierwachstum noch immer weiter zunimmt, ist der Bau eines dritten Terminals geplant. Der Bauantrag hierfür wurde im Jahr 2013 eingereicht.⁸⁵ Die Genehmigung für den Bau, der auf den Flächen der ehemaligen US-Airbase entsteht, wurde im April 2015 erteilt.⁸⁶ Noch im selben Jahr soll mit den Arbeiten begonnen werden.

2.2 Flugrouten

Bei jedem Flughafen, der gebaut wird und auch bei jeder neuen Start- oder Landebahn, müssen zunächst Flugrouten festgelegt werden, die die sichere und geordnete Abwicklung des Luftverkehrs gewährleisten. Die Flugrouten, auch Flugverfahren genannt, geben Anweisungen zur Flugrichtung, zu Sicherheitsabständen sowie zur Ge-

⁷⁹ Vgl. http://www.frankfurt-airport.de/content/frankfurt_airport/de/business_standort/daten_fakten.html
Stand: 07.05.2015

⁸⁰ Vgl. <http://www.hr-online.de/website/specials/75-jahre-flughafen/index.jsp?rubrik=66879> Stand:
07.05.2015

⁸¹ Vgl. ebd.

⁸² Vgl. ebd.

⁸³ Vgl. ebd.

⁸⁴ Vgl. <http://www.fraport.de/de/kompetenzen/entwicklung-frankfurt-airport/erweiterungen.html> Stand:
07.05.2015

⁸⁵ Vgl. http://www.frankfurt-airport.de/content/frankfurt_airport/de/business_standort/daten_fakten.html
Stand: 07.05.2015

⁸⁶ Vgl. <http://www.fraport.de/de/presse/newsroom/pressemitteilungen/Bedarf-Terminal-3-bestaetigt.html>
Stand: 07.05.2015

schwindigkeit und Höhe. Für die Festlegung der Routen ist vor allem die Deutsche Flugsicherung (DFS) zuständig, die jedoch auch die Fluglärmkommission und das Umweltbundesamt in ihre Planungen einbezieht.⁸⁷ Oberste Priorität bei der Erstellung von Flugverfahren hat die Sicherheit. Danach folgt das Kriterium der Effizienz und an dritter Stelle der Lärmschutz. Bei den nächtlichen Flugrouten ist der Lärmschutz der Effizienz voran gestellt. Das Regelwerk, welches die DFS bei der Planung der Verfahren beachten muss, ist das der International Civil Aviation Organization (ICAO).⁸⁸

Meist lassen sich mehrere Varianten einer Abflugstrecke erstellen, die Gebiete unterschiedlich mit Lärm belasten, wenn die Routen geflogen werden. Die Alternativen werden miteinander verglichen und die optimalste Variante wird von der DFS der örtlichen Fluglärmkommission zur Beratung vorgestellt.⁸⁹ Bei der Abwägung der Streckenvarianten bedient sich die DFS dem Analysesystem NIROS (Noise Impact Reduction and Optimization System), mit dessen Hilfe eine Aussage über die Lärmbetroffenheiten der verschiedenen An- und Abflugverfahren möglich ist.⁹⁰

Die Fluglärmkommission ist ein vom Luftverkehrsgesetz vorgeschriebenes Beratungsgremium, deren Mitglieder Vertreter der Gemeinden, der Fluggesellschaften, des Flughafenbetreibers, der Bundesvereinigung gegen Fluglärm sowie der beteiligten Behörden sind.⁹¹ Die Empfehlungen der Fluglärmkommission nimmt die DFS in ihre Abwägung mit auf und reicht anschließend eine Verfahrensempfehlung beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) ein.⁹² Das BAF prüft die finale Abwägung auf Einhaltung der Planungsrichtlinien und Vollständigkeit und bezieht auch das Umweltbundesamt für eine Stellungnahme mit ein.⁹³ Im Benehmen mit diesem Amt, das heißt bei einer Übereinstimmung, wird ein abschließender Verordnungsvorschlag an das Bundesjustizministerium zur Rechtsförmlichkeitsprüfung weiter gereicht.⁹⁴

⁸⁷ Vgl. <http://www.fluglärm-portal.de/regeln-gesetze/planungsprozesse/flugrouten/> Stand: 07.05.2015

⁸⁸ Vgl.

http://www.dfs.de/dfs_homepage/de/Flugsicherung/Umwelt/Umweltfreundliches%20Fliegen/Flugverfahren/
Stand: 07.05.2015

⁸⁹ Vgl. ebd.

⁹⁰ Vgl. <http://www.fluglärm-portal.de/regeln-gesetze/planungsprozesse/flugrouten/> Stand: 07.05.2015

⁹¹ Vgl. ebd.

⁹² Vgl.

http://www.dfs.de/dfs_homepage/de/Flugsicherung/Umwelt/Umweltfreundliches%20Fliegen/Flugverfahren/
Stand: 07.05.2015

⁹³ Vgl. <http://www.fluglärm-portal.de/regeln-gesetze/planungsprozesse/flugrouten/> Stand: 07.05.2015

⁹⁴ Vgl.

http://www.dfs.de/dfs_homepage/de/Flugsicherung/Umwelt/Umweltfreundliches%20Fliegen/Flugverfahren/
Stand: 07.05.2015

Nach erfolgreicher Prüfung werden die Verfahren als Rechtsverordnung erlassen und treten durch die Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft.⁹⁵ Außerdem werden die Flugverfahren von der DFS im Luftfahrthandbuch AIP (Aeronautical Information Publication) veröffentlicht, welches eine weltweit gültige Dokumentensammlung von Streckenkarten, Regeln etc. darstellt und alle vier Wochen aktualisiert wird.⁹⁶

2.3 Landebahn Northwest

Die Landebahn Northwest mit einer Länge von 2.800 Metern wurde im Oktober 2011 eröffnet und verläuft parallel zu den bestehenden Start- und Landebahnen.⁹⁷ Durch den weiteren Achsenabstand zur Nordbahn ist es möglich, – anders als bei dem vorhandenen Parallelbahnsystem – unabhängige, parallele Anflüge auf der bestehenden Südbahn und der neuen Landebahn Northwest durchzuführen.⁹⁸ Den Anschluss an die gegenwärtigen Flugbetriebsflächen des Flughafens stellen zwei Rollwege über die Autobahn A3, die ICE-Trasse und den Airport-Ring her.⁹⁹ Ziel des Bauprojektes ist es, Kapazitätsengpässe auszugleichen und die Flugbewegungen pro Stunde stückweise von 90 auf bis zu 126 zu steigern.¹⁰⁰

Mit Eröffnung der vierten Bahn wurde auch ein Nachtflugverbot von 23 bis 5 Uhr eingeführt. Das ist ein Erfolg für die Ausbaueegner, die sich jedoch noch lange nicht an ihrem Ziel sehen. Fakt ist, dass rund die Hälfte der über 240.000 jährlichen Landungen in Frankfurt auf die neue Northwest-Bahn gehen und durch die Verlagerung des Lärms weitere Belastungen entstanden sind.¹⁰¹

2.4 Das Rhein-Main-Gebiet

Mit Hilfe der Hertie-Studie FrankfurtRheinMain lässt sich ein gutes Kurzporträt des Rhein-Main-Gebietes erstellen. Die Studie, welche von der gemeinnützigen Hertie-Stiftung im Jahr 2010 durchgeführt wurde, ermöglicht durch ausgewertete Befragungen

⁹⁵ Vgl. <http://www.fluglärm-portal.de/regeln-gesetze/planungsprozesse/flugrouten/> Stand: 07.05.2015

⁹⁶ Vgl. ebd.

⁹⁷ Vgl. <http://www.fraport.de/de/konzern/flughafen-und-region/ausbau-fra/landebahn-nordwest.html> Stand: 07.05.2015

⁹⁸ Vgl. ebd.

⁹⁹ Vgl. ebd.

¹⁰⁰ Vgl. <http://www.fraport.de/de/kompetenzen/entwicklung-frankfurt-airport/erweiterungen.html> Stand: 07.05.2015

¹⁰¹ Vgl. <http://www.airliners.de/fra-ein-jahr-landebahn-nordwest/28292> Stand: 07.05.2015

der Bevölkerung in Frankfurt und dem umliegenden Gebiet einen Überblick über die Region und die Befindlichkeiten der Menschen in Frankfurt/Rhein-Main.

Frankfurt am Main, die fünftgrößte Stadt Deutschlands, bildet das Herzstück des Rhein-Main-Gebiets, das rund 5,5 Millionen Einwohner zählt.¹⁰² Die „Stadt des Geldes“, wie die Bankenmetropole Frankfurt auch genannt wird, bietet durch seine wirtschaftliche Dynamik und den günstigen Standort ideale Zukunftsperspektiven und somit finanzielle Sicherheit. Durch die Frankfurter Börse, die Frankfurter Messe und die Stellung des Flughafens als eines der weltweit bedeutendsten Luftfahrtdrehkreuze, ist die Stadt Frankfurt und ihr Umland optimal in die Weltwirtschaft eingeflochten wie keine andere Region in Deutschland.¹⁰³

Das Rhein-Main-Gebiet umfasst geografisch die Mündung von Rhein und Main und erstreckt sich bis auf das nordöstliche Rheinland-Pfalz (Rheinhessen) und die Bereiche Nordbayerns (Unterfranken).¹⁰⁴ Frankfurt/Rhein-Main ist somit nach Rhein-Ruhr mit elf Millionen Einwohnern und Berlin-Brandenburg mit sechs Millionen Einwohnern die drittgrößte deutsche Metropolregion.¹⁰⁵ Ein engerer Ballungsraum schließt die Gebiete von Wiesbaden im Westen bis Aschaffenburg im Osten sowie Friedberg und Bad Nauheim im Norden bis Darmstadt im Süden ein.¹⁰⁶ Die Besonderheit der Region liegt darin, dass jedes Teilgebiet auf seine Weise ökonomisch erfolgreich ist und einen gewissen Charme bietet. Attraktionen an den Grenzen der Region sind beispielsweise die Bischofssitze Mainz und Limburg, die Fachwerk-Kleinode Gelnhausen und Seligenstadt, die Häuser der Jugendstil- und Gründerzeit Wiesbaden und Darmstadt sowie die ehemals freie Stadt Frankfurt.¹⁰⁷

Frankfurt gilt auch als internationalste Stadt der Bundesrepublik. Ein Viertel der Stadtbewohner sind Ausländer aus über 170 Nationen – keine andere deutsche Großstadt weist solch eine Sprach- und Kulturvielfalt auf.¹⁰⁸ Auch wirtschaftlich gesehen ist die Internationalität spürbar: Frankfurt zählt zu den drei führenden, europäischen Städten

¹⁰² Vgl. Gemeinnützige Hertie-Stiftung – Hertie-Studie FrankfurtRheinMain, S. 11

¹⁰³ Vgl. ebd.

¹⁰⁴ Vgl. ebd.

¹⁰⁵ Vgl. ebd., S. 11 f

¹⁰⁶ Vgl. ebd., S. 12

¹⁰⁷ Vgl. Kunstverlag Josef Böhn GmbH – Region Frankfurt RheinMain, S. 19

¹⁰⁸ Vgl. Gemeinnützige Hertie-Stiftung – Hertie-Studie FrankfurtRheinMain, S. 38

für internationale Unternehmen.¹⁰⁹ Zahlreiche Konsulate und ausländische Banken sind gleichermaßen vertreten wie Handelsvertretungen und ausländische Kammern.¹¹⁰

Ebenso in der Region vorzufinden sind einige infrastrukturelle Größen, allen voran der Frankfurter Flughafen, als größter Frachtflughafen Europas und die größte, internationale Passagier-Drehscheibe Europas.¹¹¹ Auch Deutschlands meist befahrenes Autobahnkreuz mit rund 300.000 Autos pro Tag liegt im Rhein-Main-Gebiet: Das „Frankfurter Kreuz“.¹¹² Hinzu kommen der Frankfurter Hauptbahnhof, als einer der größten Bahnhöfe Europas sowie die Wasserstraßen Rhein und Main mit beachtlicher Bedeutung.¹¹³ Zudem haben viele weltweit agierende Unternehmen im Rhein-Main-Gebiet ihre Hauptsitze. So zum Beispiel der Automobilhersteller Opel in Rüsselsheim oder das Zweite Deutsche Fernsehen in Mainz.¹¹⁴

Die Hertie-Studie untersucht unter anderem auch den Zuzug der letzten zehn Jahre in das Rhein-Main-Gebiet. Es zeigt sich, dass 42 Prozent der Zugezogenen aus einem anderen Ort in der Rhein-Main-Region stammen und es sich somit nur um regionale Mobilität handelt.¹¹⁵ Vergleicht man die Menschen, die in den vergangenen Jahren nach Frankfurt oder in die engere bzw. weitere Rhein-Main-Region gezogen sind mit den gebürtigen Anwohnern, fällt auf, dass vor allem jüngere Menschen mit deutlich höherem Bildungsabschluss zugewandert sind.¹¹⁶ Mit weitem Vorsprung sind berufliche Gründe mit 66 Prozent das Hauptmotiv für einen Umzug in die Mainmetropole Frankfurt.¹¹⁷ Als weiterer Hauptgrund wird das Leben in Frankfurt genannt¹¹⁸, das durch seine Event- und Partymöglichkeiten, sowie viele Kultur- und Freizeitangebote durchaus attraktiv ist. In das engere und weitere Umland ziehen die Menschen vor allem aufgrund der besseren Wohn- und Lebensbedingungen: Weniger Hektik, der gute soziale Zusammenhalt und die wesentlich geringeren Lebenshaltungskosten bewegen die Menschen dazu, in die ländlicheren Gegenden zu ziehen.¹¹⁹

¹⁰⁹ Vgl. Gemeinnützige Hertie-Stiftung – Hertie-Studie FrankfurtRheinMain, S. 40

¹¹⁰ Vgl. ebd.

¹¹¹ Vgl. Kunstverlag Josef Böhn GmbH – Region Frankfurt RheinMain, S. 23

¹¹² Vgl. ebd.

¹¹³ Vgl. ebd.

¹¹⁴ Vgl. ebd., S. 24 f

¹¹⁵ Vgl. Gemeinnützige Hertie-Stiftung – Hertie-Studie FrankfurtRheinMain, S. 84

¹¹⁶ Vgl. ebd., S. 85

¹¹⁷ Vgl. ebd., S. 87

¹¹⁸ Vgl. ebd., S. 87

¹¹⁹ Vgl. ebd., S. 87

Weitere Ergebnisse zeigen, dass eine sehr große Mehrheit gerne in Frankfurt und der umliegenden Region lebt.¹²⁰ Auch die Bereitschaft, Frankfurt und das Rhein-Main-Gebiet an Freunde weiterzuempfehlen ist sehr hoch.¹²¹ Daraus lässt sich schließen, dass die Bewohner von Frankfurt und der Rhein-Main-Region eine enge Bindung zu ihrem Lebensumfeld haben und sich gut damit identifizieren können. Dies führt wiederum dazu, dass die Bürger sich für ihre Region einsetzen, damit sie sich auch weiterhin wohlfühlen. Wie sich in Kapitel 3 und 4 noch zeigen wird, sind die Anwohner des Rhein-Main-Gebietes – besonders was den Ausbau des Flughafens betrifft – sehr engagiert, um ihre Wohnumgebung zu schützen.

Probleme sehen die Bewohner der Rhein-Main-Region vor allem in der Ökonomie. Zu geringes Wirtschaftswachstum wird hierbei als häufigstes Problem genannt.¹²² Dagegen wird der Ausländeranteil als am wenigsten kritisch angesehen. Da Frankfurt wie bereits beschrieben eine sehr weltoffene und internationale Metropole ist, wird der vergleichsweise große Anteil von Menschen mit Migrationshintergrund nur selten als negativ empfunden.¹²³ Bezieht man die Probleme auf das Wohlbefinden, so wird dieses vor allem durch Intoleranz, Kriminalität und zunehmende Armut negativ beeinflusst.¹²⁴

Im Verlauf der Studie zeigt sich, dass bei vielen Menschen der Region ein ausgeprägtes Bewusstsein für die regionale Zugehörigkeit vorhanden ist.¹²⁵ Interessant ist dabei, dass die Bewohner der engeren und weiteren Rhein-Main-Region sich mit ihrem Wohnort deutlich verbundener fühlen, als die Frankfurter mit ihrer Stadt.¹²⁶ Dies hängt allerdings erneut mit dem hohen Anteil der Zugewanderten zusammen. Fragt man die Menschen nach dem Image des Rhein-Main-Gebietes, so beschreibt der Großteil der Befragten die Region zwar als schön und aufstrebend, an oberster Stelle steht jedoch die Verkehrsbelastung.¹²⁷ Hauptverantwortlich hierfür ist neben den vielen Autobahnen besonders der Frankfurter Flughafen.

Darüber hinaus zeigt die Untersuchung, dass Frankfurt als Bezugs- und Mittelpunkt der Rhein-Main-Region mit der höchsten Bruttowertschöpfung und dem höchsten Bruttoinlandsprodukt pro Einwohner aller deutschen Großstädte die produktivste Stadt in Eu-

¹²⁰ Vgl. Gemeinnützige Hertie-Stiftung – Hertie-Studie FrankfurtRheinMain, S. 106

¹²¹ Vgl. ebd., S. 107

¹²² Vgl. ebd., S. 119

¹²³ Vgl. ebd., S. 119

¹²⁴ Vgl. ebd., S. 125

¹²⁵ Vgl. ebd., S. 156

¹²⁶ Vgl. ebd., S. 157

¹²⁷ Vgl. ebd., S. 163

ropa ist.¹²⁸ Auch die Arbeitsplatzdichte ist über die Bundesrepublik gesehen in Frankfurt mit doppelt so vielen Arbeitsplätzen wie Bewohnern im erwerbsfähigen Alter am höchsten.¹²⁹

2.5 Bürgerbeteiligung

Bürgerbeteiligung bedeutet das aktive Eintreten der Bürger für oder gegen ein Projekt oder auch ein Gesetz, von dem sie unmittelbar betroffen sein werden. Dadurch werden ein Höchstmaß an Mitbestimmung und der Einfluss auf politische Entscheidungen angestrebt. Um besser agieren zu können, schließen sich Menschen mit den gleichen Zielen häufig zu Bürgerinitiativen zusammen. Sie richten ihre Forderungen gezielt an die Politik und Wirtschaft und versuchen, durch öffentlichkeitswirksame Aktionen noch mehr Mitstreiter für ihr Vorhaben zu gewinnen.

Der Protest gegen Großprojekte wie Stuttgart 21 oder den Ausbau des Frankfurter Flughafens hat in den vergangenen Jahren besonders zugenommen.¹³⁰ Unterschieden wird bei der Bürgerbeteiligung vor allem zwischen konventionellen, in der Verfassung vorgesehenen Formen, wie Wahlen, Volksabstimmungen, die Mitgliedschaft in Verbänden und unkonventionellen Formen, wie Blockaden, Demonstrationen, Boykott-Aktionen.¹³¹ Hinzu kommen Protestformen im Internet, etwa so genannte „Shitstorms“, die schwerwiegende, sich viral auf Werbeplattformen verbreitende Kritik an Unternehmen, Personen oder Institutionen bezeichnen sowie deliberative Verfahren, wie beispielsweise eine Mediation (siehe auch Kapitel 3.2), die nicht gesetzlich vorgeschrieben sind.¹³² Das Wort „deliberare“ kommt aus dem Lateinischen und bedeutet abwägen, beratschlagen.¹³³

Ein Begriff, den Nadja Enke und Isabel Reinhardt anführen, ist die Betroffenenbeteiligung, der die Beteiligung von Bürgern in politischen Prozessen sowie bei der Umsetzung von Infrastrukturprojekten mittels informeller Verfahren noch besser trifft.¹³⁴ Zwei Arten von Betroffenheit werden unterschieden: Die subjektive Betroffenheit sowie die

¹²⁸ Vgl. Gemeinnützige Hertie-Stiftung – Hertie-Studie FrankfurtRheinMain, S. 347

¹²⁹ Vgl. ebd.

¹³⁰ Vgl. Breit, Politische Beteiligung durch Politikunterricht?; in: Weißeno/Buchstein 2012, S. 254

¹³¹ Vgl. Ackermann, Müller, Bürgerhandbuch 2015, S. 22 f

¹³² Vgl. ebd., S. 23

¹³³ Vgl. Kruse, Demokratie in einer globalen Welt 2015, S. 255

¹³⁴ Vgl. Enke, Reinhardt in: Bentele, Bohse, Hitschfeld, Krebber, Akzeptanz in der Medien- und Protestgesellschaft 2015, S. 60

objektive Betroffenheit.¹³⁵ Subjektiv Betroffene sind Menschen, die nicht direkt betroffen sind, aber dennoch ihre Interessen einbringen möchten, wohingegen objektiv Betroffene – meist als Anwohner – direkt von den Auswirkungen betroffen sind und von den Veränderungen beeinflusst werden.¹³⁶

Für die Politik ist die zunehmende Beteiligung der Bürger ein besonders schwieriges Unterfangen. Politiker pflegen zwar gerne den Kontakt zu Bürgern und möchten im Mittelpunkt stehen, jedoch nur in einem Maße, indem sie ihre volle Entscheidungsmacht behalten.¹³⁷ Lassen die Politiker die Bürger zu stark mitwirken, bedeutet dies, dass sie einen Teil ihrer Macht abgeben.¹³⁸ Wird das Volk allerdings nicht genügend angehört und einbezogen, schwindet das Vertrauen in einen Politiker oder eine Partei und kann zu schlechteren Wahlergebnissen führen. Die Politik befindet sich demnach in einem Teufelskreis, indem es gilt ein geeignetes Mittelmaß zwischen der Einbindung der Bevölkerung und dem Nutzen der eigenen Macht zu erzielen.

Der im Jahr 2007 ins Amt gewählte bayerische Innenminister Joachim Herrmann sieht in einer stärkeren Beteiligung der Bürger eine Chance, das verlorene Vertrauen in die Politik wieder zurück zu gewinnen.¹³⁹ In einem Gastbeitrag schildert der CSU-Politiker seine Ansicht zu Bürgerbeteiligung und direkter Demokratie: Eine bessere Aufklärung der Bürger, mehr Transparenz und somit eine höhere Akzeptanz und Legitimation der Planungsergebnisse sind die positive Konsequenz einer mehrheitlichen Beteiligung der Öffentlichkeit bei Entscheidungen von Politik und Verwaltung.¹⁴⁰ Auch die weit verbreitete Angst, dass Großprojekte durch mehr Bürgerbeteiligung verhindert werden, ist nach Herrmann nicht begründet. Ganz im Gegenteil können durch Bürgerbeteiligungsverfahren oft überraschend gute Lösungen gefunden werden, mit denen alle Beteiligten einverstanden sind. Dazu ist es jedoch nötig, dass Verfahren entwickelt werden, durch die die Bürger einen größeren Beteiligungsspielraum bei Planungs- und Entscheidungsprozessen erhalten.¹⁴¹ Festzuhalten ist in jedem Fall, dass sich Transparenz,

¹³⁵ Vgl. Enke, Reinhardt in: Bentele, Bohse, Hitschfeld, Krebber, Akzeptanz in der Medien- und Protestgesellschaft 2015, S. 60

¹³⁶ Vgl. ebd., S. 60 f

¹³⁷ Vgl. Heller, Verhindern und Ermöglichen 2013, S. 106

¹³⁸ Vgl. ebd.

¹³⁹ Vgl. ebd., S. 69

¹⁴⁰ Vgl. ebd., S. 70

¹⁴¹ Vgl. ebd., S. 71

Offenheit und Kommunikation seitens der Vorhabensträger auszahlen¹⁴² und dadurch Konflikte vermieden werden können.

Die unmittelbare Einwirkung von Bürgern auf bestimmte politische Entscheidungen wird auch als direkte Demokratie bezeichnet.¹⁴³ Instrumente der direkten Demokratie sind auf Landesebene Volksbegehren und Volksentscheid, sowie auf kommunaler Ebene Bürgerbegehren und Bürgerentscheid. Zur Durchführung dieser Instrumente müssen jedoch bestimmte Anforderungen erfüllt werden, die je nach Bundesland sehr unterschiedlich sind. Mehr direkte Demokratie wird von vielen Bürgern gefordert, allerdings ist noch immer die parlamentarische Demokratie in Deutschland vorherrschend. Rechts- und Politikwissenschaftler betonen, dass ein Zusammenspiel beider Verfahren für die Politik durchaus vorteilhaft sein könnte.¹⁴⁴ Die ehemalige Bundesverfassungsrichterin Jutta Limbach äußert sich ebenfalls dazu: Für sie dürften die Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung an der politischen Willensbildung die parlamentarischen Entscheidungsprozesse beleben, da sie den Abgeordneten wertvolle intellektuelle und moralische Impulse geben und die Politiker zudem empfänglicher für gesellschaftliche Probleme und Bedürfnisse machen.¹⁴⁵

Darüber hinaus wird in der Studie „Partizipation im Wandel“ der Bertelsmann Stiftung im Jahr 2014 belegt, dass Bürgerbeteiligung auch die Akzeptanz von politischen Entscheidungen fördert. Von den befragten Bürgern sind 66 Prozent eher bereit, Ergebnisse zu akzeptieren, mit denen sie inhaltlich nicht einverstanden sind, wenn sie zuvor ihre Meinung äußern konnten und eine Mitsprachemöglichkeit hatten.¹⁴⁶ Es zeigt sich somit, dass der Mitwirkung von Bürgern an Planungsprozessen und politischen Entscheidungen mehr Beachtung geschenkt werden sollte, um spätere Proteste zu verhindern oder zumindest zu mildern.

Betrachtet man die Bürgerbeteiligung nochmals in Bezug auf infrastrukturelle Großprojekte, so ist die Bundesregierung mit der im Frühjahr 2013 gegründeten Reformkommission „Bau von Großprojekten“ auf einem guten Weg, um die Planung, Realisierung und gesellschaftliche Akzeptanz von Großvorhaben zu stärken.¹⁴⁷ Ziel der Kommission

¹⁴² Vgl. Heller, Verhindern und Ermöglichen 2013, S. 71

¹⁴³ Vgl. Kruse, Demokratie in einer globalen Welt 2015, S. 220

¹⁴⁴ Vgl. ebd., S. 136

¹⁴⁵ Vgl. Limbach, Die Demokratie und ihre Bürger, 2003, S. 60 f

¹⁴⁶ Vgl. <http://www.bertelsmann-stiftung.de/de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/pid/buergerbeteiligung-staerkt-die-repraesentative-demokratie/> Stand: 20.05.2015

¹⁴⁷ Vgl. Heller, Verhindern und Ermöglichen 2013, S. 87

ist es, das Vertrauen der Bürger in die öffentliche Hand als Bauherr zu vertiefen, einen verantwortungsvollen Umgang mit Steuergeldern zu ermöglichen sowie die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Bauindustrie zu verbessern.¹⁴⁸

¹⁴⁸ Vgl. <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/reformkommission-bau-von-grossprojekten.html>
Stand: 20.05.2015

3 Die Auseinandersetzung

3.1 Beschreibung der Problematik

Die Auseinandersetzung um den Ausbau des Frankfurter Flughafens besteht darin, dass die Fraport AG regelmäßig neue Pläne zum weiteren Ausbau des Flughafens bekannt gibt, wogegen sich die Bürger des Rhein-Main-Gebietes wehren. Die Lärmbelastung hat in den vergangenen Jahren immer weiter zugenommen und seit Eröffnung der Landebahn Nordwest im Jahr 2011 hat sich die Situation noch wesentlich verschlimmert. Zahlreiche Bürgerinitiativen machen sich gegen immer neue Ausbaupläne stark und versuchen, die Gesundheit der Menschen und die Umwelt zu schützen. Die Fraport AG hingegen wirbt mit Vorteilen des Ausbaus und nimmt wenig Stellung zu den Nachteilen. Auf die genauen Maßnahmen und Strategien der Konfliktparteien geht die Verfasserin in Kapitel 4 detailliert ein.

Für die Ausbaugegner ist es schwer, sich Gehör zu verschaffen und gegen die mächtige Fraport AG anzukämpfen. Hinzu kommt, dass das Land Hessen hinter den Plänen des Flughafenbetreibers steht und selbst Hessens Wirtschaftsminister Tarek Al-Wazir, der sich zu Beginn seiner Regierungsphase noch gegen den Ausbau aussprach, kürzlich betonte, dass die Entscheidung zum Bau des Terminal 3 eine unternehmerische Entscheidung der Fraport sei.¹⁴⁹ Somit hat er sich jedem weiteren Widerspruch entzogen.

Wie vermutet hat die Fraport AG in jüngster Zeit den Start des erneuten Ausbaus für den Sommer 2015 angesetzt. Das neue Terminal 3 wird wie die bisherigen Erweiterungen Folgen für die Region haben, die noch nicht absehbar sind. Vor allem für Kinder und ältere Menschen sind die Auswirkungen besonders schwer zu ertragen. Die Gegnerschaft lässt sich jedoch nicht entmutigen und möchte weiterhin auf ihr Recht für eine gesunde und erholsame Lebensumgebung plädieren. Die wöchentliche Demonstration im Terminal 1 findet nun seit fast vier Jahren statt. Ein Ende der Auseinandersetzung um den Ausbau des Frankfurter Flughafens ist bisher nicht in Sicht.

¹⁴⁹ Vgl. <http://www.faz.net/aktuell/politik/inland/terminal-3-flughafen-frankfurt-al-wazir-und-die-kunst-des-unmoeglichen-13464072.html> Stand: 12.05.2015

3.2 Historischer Kontext

Bereits in den 70er Jahren, als die ersten Pläne für den Bau der Startbahn 18 West veröffentlicht wurden, begann die Auseinandersetzung um die Flughafenerweiterung. In einer Stellungnahme des damaligen Frankfurter Oberbürgermeisters Rudi Arndt zur ersten Genehmigung für den Bau der neuen Startbahn hieß es 1966: *„Der Nachteil, der sich andererseits aus dem erforderlichen Waldeinschlag ergibt, hält sich in vertretbaren Grenzen, so daß bei sorgfältiger Abwägung aller Vor- und Nachteile die Genehmigung zum Bau einer Startbahn West der Flughafen Frankfurt/Main Aktiengesellschaft nicht versagt werden kann.“*¹⁵⁰ Doch bis zum Baubeginn sollten noch Jahre vergehen, denn diese Aussage nahmen die Anrainer nicht einfach so hin.

Die erste Bürgerinitiative gegen diese Erweiterung gründete sich im Winter 1979 in Mörfelden-Walldorf.¹⁵¹ Eine Rodung von etwa 200 ha Wald war vorgesehen, um den Bau der Startbahn durchzusetzen. Dem Naherholungsgebiet für die Menschen der Region wurde somit ein Ende gesetzt. Kurz nach der endgültigen Baugenehmigung und der ersten Waldrodung im Herbst 1980, kam es zur ersten Großdemonstration mit 15.000 Menschen im Flörsheimer Wald.¹⁵² Hauptforderung der Bls ist: Kein Bau der Startbahn 18 West und ein Nachtflugverbot von 22 – 6 Uhr.¹⁵³ Mitglieder verschiedener Bürgerinitiativen besetzten kurz darauf den Wald, um schneller auf die Bauarbeiten reagieren zu können.¹⁵⁴ Innerhalb kürzester Zeit entstand ein Hüttendorf mit 40 Holzhütten und einer Kapelle, dessen Räumung jedoch im Mai 1981 angeordnet wurde.¹⁵⁵ Kurz zuvor kam es zur Gründung der Arbeitsgemeinschaft Volksbegehren: Keine Startbahn West.¹⁵⁶ Hessenweit wurden über 220.000 Unterschriften von wahlberechtigten Bürgern gesammelt, jedoch wurde ein Volksbegehren und Volksentscheid, wie es die Hessische Verfassung vorsieht, aus verfassungsrechtlichen Gründen abgelehnt.¹⁵⁷

Im Oktober 1981 kam es zur Räumung des Hüttendorfs, die begleitet von gewalttätigen Auseinandersetzungen zwischen der Polizei und den rund 8.000 Ausbaueegner durch-

¹⁵⁰ Vgl. Flughafen Frankfurt Main AG – 60 Jahre Flughafen Frankfurt, S. 75

¹⁵¹ Vgl. <http://www.flughafen-bi.de/Chronik/1980-1995.htm> Stand: 12.05.2015

¹⁵² Vgl. <http://www.hr-online.de/website/specials/75-jahre-flughafen/index.jsp?rubrik=66877> Stand: 12.05.2015

¹⁵³ Vgl. <http://www.flughafen-bi.de/Chronik/1980-1995.htm> Stand: 12.05.2015

¹⁵⁴ Vgl. <http://www.hr-online.de/website/specials/75-jahre-flughafen/index.jsp?rubrik=66877> Stand: 12.05.2015

¹⁵⁵ Vgl. ebd.

¹⁵⁶ Vgl. <http://www.flughafen-bi.de/Chronik/1980-1995.htm> Stand: 12.05.2015

¹⁵⁷ Vgl. ebd.

geführt wurde.¹⁵⁸ Einen Monat später wurde schließlich nach einer mehrtägigen Anhörung im Hessischen Landtag unter starkem Polizeischutz mit den Bauarbeiten für die Startbahn 18 West begonnen.¹⁵⁹

Doch der Beginn des Baus bedeutete nicht das Ende des Protests. Um die Startbahn wurde zwar eine mit Stacheldraht gesicherte Betonmauer errichtet, jedoch kamen die Gegner jede Woche bei sogenannten „Sonntagsspaziergängen“ zum Baugelände, um zu demonstrieren.¹⁶⁰ Nur unter ständigem Polizeischutz konnten die Bauarbeiten fortgesetzt werden, bis die Startbahn am 12. April 1984 eröffnet wurde.¹⁶¹ Seit dem Antrag der FAG zur Genehmigung der Ausbaumaßnahme bis zur Fertigstellung vergingen fast 19 Jahre.¹⁶² Negativer Höhepunkt der Auseinandersetzung war 1987 der Tod zweier Polizisten bei einer Kundgebung anlässlich des sechsten Jahrestags der Räumung des Hüttendorfs.¹⁶³

Blickt man auf die Anfänge des Frankfurter Flughafens zurück, stellt man fest, dass damals wohl niemand mit solch heftigen Protesten gerechnet hätte. Als 1934 der erste Baum für den Bau des Flughafens gefällt wurde, sahen die Menschen den Wald sogar als Standortvorteil: Nah bei der Stadt, durch die gerade entstehende Autobahn gut angebunden¹⁶⁴ und aufgrund des Waldes erschien jederzeit eine Erweiterung möglich.¹⁶⁵ Ein Gutachter beschrieb den Frankfurter Wald und dessen Vorteil damals so: *„Der Wald drängt den Nebel vom Main zurück und am Ort selbst entstandenen Nebel gibt es kaum.“*¹⁶⁶ Jedoch ahnten die Menschen in den 30er Jahren auch noch nicht, wie der Ausbau des Flughafens in den folgenden 75 Jahren massiv vorangetrieben wird.

Die nächsten Protestaktionen gab es im Jahr 2005, als für den Bau der A380 Halle erneut 21 ha Wald gerodet wurden. Mehr als die Hälfte davon war sogenannter Bann-

¹⁵⁸ Vgl. <http://www.hr-online.de/website/specials/75-jahre-flughafen/index.jsp?rubrik=66877> Stand: 12.05.2015

¹⁵⁹ Vgl. Flughafen Frankfurt Main AG – 60 Jahre Flughafen Frankfurt, S. 94

¹⁶⁰ Vgl. <http://www.hr-online.de/website/specials/75-jahre-flughafen/index.jsp?rubrik=66877> Stand: 12.05.2015

¹⁶¹ Vgl. ebd.

¹⁶² Vgl. Flughafen Frankfurt Main AG – 60 Jahre Flughafen Frankfurt, S. 101

¹⁶³ Vgl. <http://www.hr-online.de/website/specials/75-jahre-flughafen/index.jsp?rubrik=66877> Stand: 12.05.2015

¹⁶⁴ Vgl. <http://www.hr-online.de/website/specials/75-jahre-flughafen/index.jsp?rubrik=66873> Stand: 12.05.2015

¹⁶⁵ Vgl. Flughafen Frankfurt Main AG – 60 Jahre Flughafen Frankfurt, S. 20

¹⁶⁶ Vgl. <http://www.hr-online.de/website/specials/75-jahre-flughafen/index.jsp?rubrik=66873> Stand: 12.05.2015

wald, der gesetzlich besonders geschützt ist.¹⁶⁷ Dennoch setzte die Fraport AG ihr Vorhaben durch. Die Waldrodung und die Bauarbeiten wurden einmal mehr von Demonstrationen begleitet, jedoch kam es zu keinen Ausschreitungen. 2008 wurde die Halle planmäßig in Betrieb genommen.¹⁶⁸

Bereits 1998 wurden die ersten Pläne für eine neue Landebahn bekannt. Um eine erneute Eskalation des Konflikts zu vermeiden, wurde noch im selben Jahr zur möglichen Konfliktlösung eine Mediation eingeleitet. Mit Hilfe dieses Verfahrens sollten unter Einbeziehung aller Betroffenen, öffentliche Konflikte gelöst und im Hinblick auf das Gemeinwohl Entscheidungen getroffen und Lösungen gefunden werden.¹⁶⁹ Das Verfahren war im Fall des Frankfurter Flughafens nach zwei Jahren beendet und an den Plänen für den Bau der neuen Bahn hatte sich nichts Gravierendes verändert.

Nach vielen Gerichtsverhandlungen wurde im Jahr 2007 die neue Landebahn genehmigt. Zwei Jahre später begann der Bau, für den 216 ha des Kelsterbacher Waldes gefällt wurden.¹⁷⁰ Eine neue Generation besetzte wie beim Bau der Startbahn West den Wald, um gegen die Erweiterung zu protestieren.¹⁷¹ Wieder wurde das Camp geräumt und wieder setzte sich die Fraport AG durch und zerstörte unter Polizeischutz den Wald.¹⁷² Für die neue Landebahn wurde außerdem eine komplette Chemiefabrik verlagert, die zu nah an der Bahn lag und ein zu großes Risiko darstellte.¹⁷³ Auch zwei Rollbrücken wurden gebaut, da die Flugzeuge auf ihrem Weg zu den Terminals die ICE-Trasse und die Autobahn überqueren müssen.¹⁷⁴ Wie geplant nahm die vierte Bahn im Winter 2011 ihren Betrieb auf¹⁷⁵, begleitet von erneuten Protesten.

Durch die Inbetriebnahme werden die Flugbewegungen pro Stunde von 90 auf bis zu 126 gesteigert.¹⁷⁶ Die zunehmende Lärmbelastung ist somit enorm und trifft nun auch

¹⁶⁷ Vgl. <http://www.spiegel.de/wirtschaft/a380-werft-tauziehen-um-die-halle-der-titanen-a-361922.html>
Stand: 13.05.2015

¹⁶⁸ Vgl. <http://www.fraport.de/de/kompetenzen/entwicklung-frankfurt-airport/erweiterungen.html> Stand:
13.05.2015

¹⁶⁹ Vgl. Meister, Gohl – Mediation und Dialog bei Großprojekten, S. 25f.

¹⁷⁰ Vgl. <http://www.hr-online.de/website/specials/75-jahre-flughafen/index.jsp?rubrik=66879> Stand:
13.05.2015

¹⁷¹ Vgl. ebd.

¹⁷² Vgl. ebd.

¹⁷³ Vgl. ebd.

¹⁷⁴ Vgl. ebd.

¹⁷⁵ Vgl. ebd.

¹⁷⁶ Vgl. <http://www.fraport.de/de/kompetenzen/entwicklung-frankfurt-airport/erweiterungen.html> Stand:
13.05.2015

Gebiete, die vor dem Bau der Landebahn nicht betroffen waren. Während und nach der Entstehung der Landebahn Nordwest gründeten sich etliche neue Bürgerinitiativen, die den Fluglärm und den weiteren Ausbau des Flughafens nicht hinnehmen. Hinzu kommen Naturschutzverbände, die gegen die Zerstörung der Umwelt protestieren.¹⁷⁷ Bereits seit 1998 sind die Bürgerinitiativen und Naturschutzverbände als Bündnis der Bürgerinitiativen (BBI) gemeinsam aktiv, nach Eröffnung der Landebahn haben sich zahlreiche neue BIs dem Bündnis angeschlossen.¹⁷⁸ Am 15. November 2011 fand die erste, vom BBI organisierte Montagsdemonstration im Terminal 1 statt.¹⁷⁹ Bis heute, fast vier Jahre später, wird die Demonstration noch immer fast jeden Montag am Frankfurter Flughafen durchgeführt.

3.3 Rechtlicher Rahmen

Alle Bauvorhaben, durch die das Umfeld betroffen ist, sei es ein privates oder ein öffentliches Projekt, sind an einen rechtlichen Rahmen gebunden. Der Staat hat dann als regelschaffende Instanz ein Mitspracherecht und schränkt die Entscheidungsfreiheit der Vorhabensträger ein.¹⁸⁰

Bund, Länder und Kommunen sind die drei Ebenen, die in Deutschland die öffentliche Verwaltung bestimmen. Damit die Gewaltenteilung zwischen den drei Ebenen funktioniert, sind die Zuständigkeiten genau bestimmt.¹⁸¹ Für die Genehmigung von Flughäfen und deren Ausbau sind die Länder zuständig, da dieser Bereich in jedem Bundesland spezifisch ist und somit nicht vom Bund geregelt wird.¹⁸² Dennoch ist der Bund eingebunden, da dieser den Luftverkehr regelt¹⁸³, unter den auch die Planung und Genehmigung der Flugrouten fallen. Die Kommunen sind ebenfalls beteiligt, da sie sich um Belange kümmern, die die Lebensqualität betreffen, wozu auch die Lärmbelastung durch den Flughafen zählt.

Die erste Stufe im Genehmigungsverfahren zum Ausbau des Flughafens ist das Raumordnungsverfahren. Dieses wird durchgeführt, wenn das geplante Projekt eine große Fläche beansprucht und signifikante Auswirkungen auf die Funktion oder Ent-

¹⁷⁷ Vgl. <http://www.flughafen-bi.de/ueberuns.htm> Stand: 13.05.2015

¹⁷⁸ Vgl. ebd.

¹⁷⁹ Vgl. <http://www.flughafen-bi.de/Archiv/archiv2011.htm> Stand: 13.05.2015

¹⁸⁰ Vgl. Heller, Verhindern und Ermöglichen 2013, S. 24

¹⁸¹ Vgl. ebd., S. 25

¹⁸² Vgl. ebd., S. 25

¹⁸³ Vgl. ebd., S. 25

wicklung eines Gebiets hat und daher raumbedeutsam ist.¹⁸⁴ In dem Verfahren wird geprüft, ob das geplante Vorhaben auf einem bestimmten Raum mit anderen Nutzungen des Raums vereinbar und das Projekt somit raumverträglich ist.¹⁸⁵ Der Vorteil des Verfahrens ist, dass durch die frühzeitige Offenlegung und Diskussion der Projekthinhalte Fehlplanungen vermieden werden können.¹⁸⁶

Bei dem Verfahren ist nach § 15 des Raumordnungsgesetzes geregelt, dass die Öffentlichkeit und öffentliche Stellen in das Verfahren einzubeziehen sind.¹⁸⁷ Abwägungsrelevant sind jedoch nur öffentliche Belange, die beispielsweise die Natur oder den Lärm betreffen, nicht aber private Belange, wie der Wertverlust von Immobilien.¹⁸⁸ Der Abschluss des Raumordnungsverfahrens ist die sogenannte landesplanerische Beurteilung, die in Verbindung mit dem Verfahren jedoch keine unmittelbare Rechtswirkung hat.¹⁸⁹ Somit kann nicht gegen den Beschluss geklagt werden, allerdings müssen die beteiligten Träger öffentlichen Rechts das Ergebnis in nachfolgenden Verfahren berücksichtigen.¹⁹⁰

Projekte wie das eines Flughafenausbaus erfordern zudem ein Planfeststellungsverfahren, gemäß § 73 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)¹⁹¹, indem die Rechtmäßigkeit und die Auswirkungen auf die Umgebung geprüft und beurteilt werden und anschließend mit dem Planfeststellungsbeschluss (§ 74 VwVfG)¹⁹² eine Baugenehmigung für das Vorhaben erteilt oder verweigert wird.¹⁹³ Hinzu kommt, dass mit dem Planfeststellungsbeschluss auch andere Genehmigungen, wie beispielsweise die Rodung von Wald erteilt werden.¹⁹⁴ In der Durchführung unterscheidet sich das Planfeststellungsverfahren nicht wesentlich vom Raumordnungsverfahren. Für die betroffenen Bürger ist das Planfeststellungsverfahren von besonderer Bedeutung, da sie gegen befürchtete, negative Auswirkungen aller Art Einspruch erheben können.¹⁹⁵

¹⁸⁴ Vgl. <http://www.flughafen.unser-forum.de/?show=hGHW> Stand: 21.05.2015

¹⁸⁵ Vgl. ebd.

¹⁸⁶ Vgl. Heller, Verhindern und Ermöglichen 2013, S. 47

¹⁸⁷ Vgl. http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/rog_2008/gesamt.pdf Stand: 21.05.2015

¹⁸⁸ Vgl. <http://www.flughafen.unser-forum.de/?show=hGHW> Stand: 21.05.2015

¹⁸⁹ Vgl. Heller, Verhindern und Ermöglichen 2013, S. 47

¹⁹⁰ Vgl. ebd.

¹⁹¹ Vgl. http://www.gesetze-im-internet.de/vwvfg/_73.html Stand: 21.05.2015

¹⁹² Vgl. ebd.

¹⁹³ Vgl. http://zukunft-rhein-main.de/docs/extrablatt_2004-02.pdf S. 3 Stand: 21.05.2015

¹⁹⁴ Vgl. ebd.

¹⁹⁵ Vgl. ebd.

Nachdem die Fraport AG die Planungsunterlagen für den Ausbau des Flughafens beim Regierungspräsidium in Darmstadt eingereicht hatte, lagen die Unterlagen der geplanten Maßnahmen einen Monat lang in den betroffenen Gemeinden zur Einsicht aus.¹⁹⁶ Die Bürger hatten die Möglichkeit, in Schriftform Einwände zu erheben.¹⁹⁷ Diese Einwände mussten während eines Erörterungstermins mündlich verhandelt und die Personen, deren Belange mit dem Vorhaben in Berührung stehen, angehört werden.¹⁹⁸ Nach der Anhörung und der Erörterung der Einwände wurde der Planfeststellungsbeschluss erlassen.

Dem Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Flughafens geht gemäß § 3 Abs. 1 S. 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG), die Prüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens voraus.¹⁹⁹ Hierbei haben im Rahmen des sogenannten Scoping-Termins nach § 5 UVPG die zu beteiligenden Behörden und Naturschutzverbände die Möglichkeit, zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens Stellung zu nehmen.²⁰⁰

Bei den Verfahren zum Ausbau des Frankfurter Flughafens wurde die Möglichkeit, Einwände zu erheben, zahlreich genutzt. Im Raumordnungsverfahren im Jahr 2002 sind 45.000 Einwendungen gegen das Projekt eingegangen, im Planfeststellungsverfahren für die A380-Wartungshalle waren es 41.000 Einwendungen.²⁰¹ Mit 127.000 Einwendungen im Planfeststellungsverfahren für den Bau der Landebahn Northwest, hat sich der Widerstand fast verdreifacht.²⁰² Im Erörterungstermin des Verfahrens konnten die Ausbaueegner zunächst Hoffnung schöpfen, dass es nicht zum Bau der Landebahn kommt. Die Initiative Zukunft Rhein-Main, die sich schon seit Jahren aktiv gegen den Ausbau wehrt, konnte diverse Fehler in den eingereichten Gutachten der Fraport belegen.²⁰³ Dies führte zu einer Aufforderung an den Flughafenbetreiber, die Unterlagen zu überarbeiten und erneut für die betroffene Bevölkerung auszulegen.²⁰⁴ Dadurch bekamen die Bürger nochmals die Möglichkeit, Einwendungen einzureichen.

Trotz aller Bemühungen schafften die Ausbaueegner es nicht, den Bau der Landebahn Northwest zu verhindern. Nach Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses wurden

¹⁹⁶ Vgl. http://www.flughafen-bi.de/Planfeststellungsverfahren/pfv_broschuere.pdf S. 5 Stand: 21.05.2015

¹⁹⁷ Vgl. ebd.

¹⁹⁸ Vgl. Meister, Gohl, Mediation und Dialog bei Großprojekten 2012, S. 128

¹⁹⁹ Vgl. https://wirtschaft.hessen.de/sites/default/files/HMWVL/plafe_teil_c_entscheidungsgruende_ii.pdf S. 1 Stand: 21.05.2015

²⁰⁰ Vgl. Meister, Gohl, Mediation und Dialog bei Großprojekten 2012, S. 128

²⁰¹ Vgl. http://zukunft-rhein-main.de/docs/extrablatt_2004-02.pdf S. 1 Stand: 23.05.2015

²⁰² Vgl. http://zukunft-rhein-main.de/docs/extrablatt_2005-09.pdf S. 1 Stand: 23.05.2015

²⁰³ Vgl. http://zukunft-rhein-main.de/docs/extrablatt_2006-02_GG.pdf S. 1 Stand: 23.05.2015

²⁰⁴ Vgl. http://zukunft-rhein-main.de/docs/extrablatt_2006-12.pdf Stand: 23.05.2015

260 Klagen beim Verwaltungsgerichtshof in Kassel eingereicht.²⁰⁵ Soweit es sich um Eilanträge handelte, wies das Verwaltungsgericht die Klagen zurück und die Fraport AG konnte mit den Rodungsarbeiten noch vor dem Hauptverfahren beginnen.²⁰⁶ Die Bürger sehen ihr Recht auf Lebensqualität hinter das Wirtschaftsinteresse eines Großunternehmens gestellt.²⁰⁷ Nach Meinung der Kommunen hat das Gericht die auseinandergehenden Interessen der Konfliktparteien nicht ausreichend geprüft und in weiten Teilen sehr einseitig die Position der Fraport AG eingenommen.²⁰⁸

Auch weitere Urteile, die im Falle der Auseinandersetzung um den Ausbau des Frankfurter Flughafens getroffen wurden, betrachten die Ausbaueegner als kritisch. Ende April 2015 wies der Verwaltungsgerichtshof in Kassel eine Klage der Stadt Flörsheim ab. Bezüglich des Fluglärms in den Nachtrandstunden argumentierte das Gericht wie folgt: „Insbesondere ließe sich nicht feststellen, dass das vom Bundesverwaltungsgericht geforderte An- und Abschwellen des Flugverkehrs von und zu den Nachtrandstunden auch für dieses bestehende Lärmschutzkonzept eine weitere Kontingentierung innerhalb der einzelnen Nachtrandstunden erfordere.“²⁰⁹ Auch das mit dem Luftverkehr verbundene Risiko durch Wirbelschleppen, auf das die Verfasserin im nächsten Kapitel genauer eingeht, sieht das Gericht als ausreichend eingedämmt an. „Greifbare Anhaltspunkte dafür, dass Wirbelschleppen am Boden Leben und Gesundheit von Personen direkt gefährden, seien nach dem aktuellen Erkenntnisstand in der Wissenschaft nicht festzustellen“, so der Hessische Verwaltungsgerichtshof.²¹⁰

²⁰⁵ Vgl. http://www.zukunft-rhein-main.de/docs/extrablatt_2009-02_GG.pdf Stand: 23.05.2015

²⁰⁶ Vgl. ebd.

²⁰⁷ Vgl.

http://fluglaerm.gigu.de/presse/2009_01_19_Flughafenausbau_Wirtschaftsinteressen_vor_Lebensqualitaet.htm Stand: 23.05.2015

²⁰⁸ Vgl. ebd.

²⁰⁹ Vgl. https://vgh-kassel-justiz.hessen.de/irj/VGH_Kassel_Internet?rid=HMdJ_15/VGH_Kassel_Internet/sub/7ec/7ec0858f-3f00-d417-9cda-a2b417c0cf46...11111111-2222-3333-4444-100000005003%26overview=true.htm Stand: 23.05.2015

²¹⁰ Vgl. ebd.

4 Die Konfliktparteien

4.1 Die Befürworter

Die Fraport AG sieht Nachhaltigkeit als einen ihrer zentralen Unternehmensgrundsätze an. Die Betreibergesellschaft des Frankfurter Flughafens versucht, den Luftverkehr so umweltverträglich wie möglich zu gestalten und auf die Bedürfnisse der Rhein-Main-Bewohner einzugehen und ihnen mit Lösungsvorschlägen entgegen zu kommen. Aktive und passive Schallschutzmaßnahmen sollen dazu beitragen, die Lärmbelastungen zu verringern und die Lebensqualität der Betroffenen zu erhalten. Zudem wurden nach Eröffnung der Landebahn Nordwest noch weitere Maßnahmen zum Schutz der Bewohner umgesetzt.

Nachdem Ende der 90er Jahre die ersten Pläne für die Landebahn Nordwest gemacht waren, beschloss die damalige hessische Landesregierung gemeinsam mit der Fraport AG, wie bereits in Kapitel 3.2 erwähnt, eine Mediation durchzuführen. Dadurch sollten die Bürger in die Entscheidungsfindung einbezogen werden. Die Mediationsgruppe, welche unter anderem aus Vertretern von Luftverkehrsgesellschaften, Vertretern der Wirtschaft, der Landesregierung, der Deutschen Flugsicherung und natürlich der Betreibergesellschaft bestand, erarbeitete das sogenannte Mediationspaket.²¹¹ Dieses umfasst fünf voneinander abhängige Bausteine, wovon vor allem die Kapazitätserweiterung durch den Bau einer neuen Landebahn sowie das Nachtflugverbot fokussiert wurden.²¹²

Die Fraport AG stellte ihren Raumordnungsantrag erst nach Beendigung der Mediation und stimmte den Antrag auf das beschlossene Mediationspaket ab, wodurch das vorgeschlagene Nachtflugverbot als Grundlage der Planungen galt.²¹³ Aus Sicht der Betreiber des Flughafens sowie aus Sicht der hessischen Regierung war das Mediationsverfahren durchaus erfolgreich, da alle im Verfahren gewonnenen Erkenntnisse veröffentlicht sind und die Bürger optimal einbezogen wurden.²¹⁴

²¹¹ Vgl. Meister, Gohl, Mediation und Dialog bei Großprojekten 2012, S. 46

²¹² Vgl. ebd.

²¹³ Vgl. ebd. S. 77

²¹⁴ Vgl. ebd. S. 7 f

Der Anti-Lärm-Pakt ist eine Säule des Konzeptes zur Lärminderung und geht aus dem an die Mediation anschließenden Regionalen Dialogforum hervor.²¹⁵ Das Paket enthält Vorschläge zur aktiven und passiven Verbesserung des Lärmschutzes, von denen bereits einige umgesetzt wurden.

Aktive Schallschutzmaßnahmen sind vorgesehen, um in erster Linie im Umfeld des Flughafens die Lärmbelastungen durch An- und Abflüge zu reduzieren.²¹⁶ Auf ihrer Webseite stellt die Fraport AG die Maßnahmen aktiven Schallschutzes vor, die erprobt und bei Erfolg in den Regelbetrieb aufgenommen werden. Zusammen mit starken Partnern wie den Airlines ist der Flughafen Frankfurt eine treibende Kraft in der Entwicklung und Umsetzung lärmindernder Technologien und Flugverfahren sowie weltweit auf Platz eins, was die vielfältigen Möglichkeiten aktiven Schallschutzes angeht.²¹⁷

Zu den Maßnahmen unter dem Aspekt „Höher fliegen“ gehört beispielsweise die Verbesserung der Abflugverfahren, die sich seit 2011 im Regelbetrieb befindet.²¹⁸ Ziel der Maßnahmen ist es, die Flughöhe während Starts und Landungen anzuheben, wodurch die Fluggeräusche am Boden reduziert werden. Ein weiterer Vorteil der verbesserten Abflugverfahren ist, dass die Routen besser eingehalten werden, da die Piloten die Gebiete unter den optimierten Abflugrouten mit größerer Höhe überfliegen.²¹⁹ Ebenfalls in den Regelbetrieb übergegangen ist im Jahr 2013 die Maßnahme des kontinuierlichen Sinkfluges.²²⁰ Die Flugzeuge können durch das Verfahren fast ohne horizontale Flugphasen, ohne Zwischenschub und somit auch leiser aus großer Höhe sinken.²²¹ Zusätzlich werden durch das Verfahren der Treibstoffverbrauch und somit Luftschadstoffemissionen reduziert. Da das Verfahren jedoch eines intensiven Koordinierungs- und Kontrollaufwands bedarf, kann es nicht in Zeiten mit hohem Anflugaufkommen durchgeführt werden.²²²

²¹⁵ Vgl. <http://www.forum-flughafen-region.de/themen/archive-mediation-rdf/anti-laerm-pakt-des-rdf/> Stand: 21.05.2015

²¹⁶ Vgl. <http://static.fraport.de/ONLINE/e-paper/2014/schallschutz/#page/44> Stand: 21.05.2015

²¹⁷ Vgl. ebd.

²¹⁸ Vgl.

http://www.fraport.de/content/fraport/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/Schallschutz_und_Fluglaerm/anlagen-schallschutz/hoehoer-fliegen/jcr:content.file/aktiver-schallschutz-hoeher-fliegen_v1-1_fd_cg_11052015.pdf S. 3, Stand: 21.05.2015

²¹⁹ Vgl. ebd.

²²⁰ Vgl. ebd. S. 4 f

²²¹ Vgl. ebd. S. 5

²²² Vgl. ebd. S. 5

Ein anderer Aspekt, der bei der Entwicklung von Schallschutzmaßnahmen beachtet wird, sind die Siedlungsschwerpunkte, die umflogen werden sollen. Der Fluglärm reduziert sich dabei für viele Betroffene in besonders belasteten und dicht besiedelten Gebieten, allerdings werden dünn besiedelte Regionen dadurch häufiger überflogen.²²³ Eine Maßnahme, die sich bereits bewährt hat, ist der segmentierte Endanflug zwischen 23 und 5 Uhr. Dieser sogenannte „Segmented Approach“ ist eine der vielversprechendsten Maßnahmen des aktiven Schallschutzes am Frankfurter Flughafen, da durch das Verfahren trotz Lärmverlagerungen in den Endanflugbereichen eine erhebliche Entlastung erzielt wird.²²⁴ Eine Anwendung des Verfahrens ab 22 Uhr sowie für Anflüge auf die Landebahn Nordwest wird derzeit noch untersucht.²²⁵ Die Vermeidung des Überflugs von Offenbach und Mainz wurde Ende 2014 in den Regelbetrieb aufgenommen und entlastet die beiden Städte bei Anflügen.²²⁶

Ende 2011 hat die Lufthansa ihre B737-Flotte mit schallabsorbierenden Auskleidungen umgerüstet, um die Starts und Landungen geräuscharmer zu gestalten.²²⁷ In die A320-Familie der Lufthansa werden seit Anfang des Jahres 2014 Wirbelgeneratoren eingebaut, wodurch vor allem in weiter entfernten Gebieten eine Lärmentlastung erfolgt.²²⁸ Diese beiden Maßnahmen sowie die allgemeine Modernisierung der Flotten werden unter dem Aspekt „Leiser fliegen“ zusammengefasst. Der Einsatz leiserer Flugzeuge ist von besonderer Bedeutung für den Schallschutz, da der Lärm an der Quelle und damit in allen Flugphasen gemindert wird.²²⁹ In diesem Zusammenhang sind auch die lärmabhängigen Flughafenentgelte zu erwähnen, die der Frankfurter Flughafen bereits seit Anfang der 90er Jahre erhebt. Dabei werden anhand des tatsächlich gemessenen Lärmpegels in Frankfurt für die jeweiligen Flugzeugtypen die Entgelte berechnet.²³⁰ Seit 2010 wurden die Entgelte immer stärker gespreizt, wodurch der Flughafen den

²²³ Vgl.

http://www.fraport.de/content/fraport/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/Schallschutz_und_Fluglaerm/anlagen-schallschutz/siedlungsschwerpunkte-umfliegen/jcr:content.file/aktiver-schallschutz-siedlungsschwerpunkte-umfliegen_clean.pdf S. 3, Stand: 21.05.2015

²²⁴ Vgl. ebd. S. 4

²²⁵ Vgl. ebd. S. 4

²²⁶ Vgl. ebd. S. 7

²²⁷ Vgl.

http://www.fraport.de/content/fraport/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/Schallschutz_und_Fluglaerm/anlagen-schallschutz/leiser-fliegen/jcr:content.file/aktiver-schallschutz-leiser-fliegen_v1-4_cs_cg_29042015.pdf S. 3, Stand: 22.05.2015

²²⁸ Vgl. ebd. S. 5

²²⁹ Vgl. <http://static.fraport.de/ONLINE/e-paper/2014/schallschutz/#page/48> Stand: 22.05.2015

²³⁰ Vgl. ebd.

Airlines einen Anreiz bietet, ihre Flotten zu modernisieren, bzw. ihre leisesten verfügbaren Flugzeugtypen einzusetzen.²³¹

Der vierte Ansatzpunkt der aktiven Schallschutzmaßnahmen sind Lärmpausen. Dabei werden durch die wechselnde Nutzung von An- und Abflugrouten Lärmpausen für bestimmte Regionen geschaffen und so vor allem die stark belasteten Gebiete unterhalb der Flugrouten entlastet.²³² Die Lärminderung wird zwischen 5 und 6 Uhr erreicht und somit die Nachtpause unter den Abflugrouten je nach Betriebszeit um eine Stunde verlängert.²³³

Ebenfalls reduziert wird der Bodenlärm, der durch laufende Triebwerke der Flugzeuge am Boden entsteht. Hierfür werden seit 2013 elektrisch angetriebene Flugzeugschlepper, sogenannte Taxibots getestet, die vom Cockpit des geschleppten Flugzeugs aus gesteuert werden.²³⁴ Bei Probelaufen nutzt die Fraport AG lärmreduzierende Abschirmwände, um vor allem die nahegelegenen Wohnsiedlungsgebiete zu entlasten.²³⁵

Vom Fluglärm Betroffene können im Rahmen des passiven Schallschutzprogramms der Fraport AG Ansprüche auf bauliche Schallschutzmaßnahmen geltend machen, wodurch der Lärmpegel im Rauminnen von Gebäuden verringert werden soll.²³⁶ Entsprechende Maßnahmen werden durch finanzielle Mittel aus dem Regionalfonds umgesetzt²³⁷, der sich aus Einzahlungen des Landes Hessen sowie der Fraport AG speist.²³⁸ Ansprüche können Betroffene in den entsprechenden Lärmschutzbereichen stellen, die von der hessischen Landesregierung durch eine Rechtsverordnung festge-

²³¹ Vgl. <http://static.fraport.de/ONLINE/e-paper/2014/schallschutz/#page/48> Stand: 22.05.2015

²³² Vgl. ebd.

²³³ Vgl.

http://www.fraport.de/content/fraport/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/Schallschutz_und_Fluglaerm/anlagen-schallschutz/laermpausen/jcr:content.file/aktiver-schallschutz-laermpausen_v1-1_cs_30042015.pdf S. 4, Stand: 22.05.2015

²³⁴ Vgl.

http://www.fraport.de/content/fraport/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/Schallschutz_und_Fluglaerm/anlagen-schallschutz/bodenlaerm-reduzieren/jcr:content.file/aktiver-schallschutz_bodenlaerm-reduzieren_clean.pdf S. 3, Stand: 22.05.2015

²³⁵ Vgl. ebd. S. 4 f

²³⁶ Vgl. <http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/schallschutz-fluglaerm/schallschutz.html> Stand: 22.05.2015

²³⁷ Vgl. ebd.

²³⁸ Vgl. https://wirtschaft.hessen.de/sites/default/files/HMWVL/allianz_fuer_laermschutz.pdf S. 3, Stand: 22.05.2015

legt sind.²³⁹ Nach dem Fluglärmschutzgesetz wurden die strengsten anwendbaren Grenzwerte herangezogen, um den Lärmschutzbereich festzulegen.²⁴⁰ Dieser setzt sich nun aus zwei Tagesschutzzonen und einer Nachtschutzzone sowie seit 2013 aus einem Fördergebiet des Regionalfonds zusammen.²⁴¹

Nach dem Bau der Landebahn Nordwest hat die Fraport AG das freiwillige Casa-Programm ins Leben gerufen, das einen wichtigen Beitrag für die Vereinbarkeit des Luftverkehrs und dem Schutz der Bewohner darstellt.²⁴² Die Betreibergesellschaft des Flughafens zieht eine positive Bilanz des Programms, durch das in Flörsheim am Main 245 Wohnobjekte angekauft und 125 Ausgleichszahlungen geleistet wurden.²⁴³ Die Fraport AG kaufte Immobilien, die mit weniger als 350 Metern überflogen werden oder zahlte den Eigentümern eine entsprechende Entschädigung.²⁴⁴ Insgesamt beträgt das Maßnahmenvolumen des Casa-Programms 100 Millionen Euro.²⁴⁵ Zu nennen ist in diesem Zusammenhang auch die Außenwohnbereichsentschädigung, welche Eigner einmalig entschädigt, wenn deren Außenbereiche aufgrund des Fluglärms nur eingeschränkt nutzbar sind.²⁴⁶

Ein großes Risiko, das von den Luftverkehrsgesellschaften zu mindern ist, stellen Wirbelschleppen dar. Dies sind Luftverwirbelungen, die von Flugzeugen erzeugt werden und deren Intensität wesentlich vom Gewicht und der Größe des Flugzeuges abhängig ist.²⁴⁷ Durch den Wind werden die Wirbel beeinflusst und können verstärkt oder auch verweht werden, weshalb Flugzeuge bei Starts und Landungen bestimmte Sicherheitsabstände einhalten müssen.²⁴⁸ Aufgrund von Wirbelschleppen kann es durchaus auch zu Schäden an Gebäuden kommen, die sehr niedrig überflogen werden. Um dies zu vermeiden, hat die Fraport AG ein Vorsorgeprogramm zur Sicherung von Dacheindeckungen erarbeitet. Anspruch auf die Umsetzung dieses Programms haben rund 6.000 Eigentümer in Flörsheim und Raunheim sowie einige wenige Eigentümer in anderen

²³⁹ Vgl.

http://www.fraport.de/content/fraport/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/Schallschutz_und_Fluglaerm/anlagen-schallschutz/anlage-pss/jcr:content.file/passiver-schallschutz_clean.pdf S. 3, Stand: 22.05.2015

²⁴⁰ Vgl. ebd.

²⁴¹ Vgl. ebd. S. 4

²⁴² Vgl. <http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/schallschutz-fluglaerm/schallschutz.html> Stand: 22.05.2015

²⁴³ Vgl. <http://www.fraport.de/de/presse/newsroom/archiv/2014/Casa-2014.html> Stand: 22.05.2015

²⁴⁴ Vgl. <http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/schallschutz-fluglaerm/schallschutz/casa.html> Stand: 22.05.2015

²⁴⁵ Vgl. ebd.

²⁴⁶ Vgl. <http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/schallschutz-fluglaerm/schallschutz.html> Stand: 22.05.2015

²⁴⁷ Vgl. <http://www.weltderphysik.de/gebiet/fluide/wirbelschleppen/> Stand: 27.05.2015

²⁴⁸ Vgl. <http://www.luftfahrtwelt.de/ausbildung/wissenswertes/wirbelschleppen.html> Stand: 27.05.2015

umliegenden Gemeinden.²⁴⁹ Dabei werden die einzelnen Ziegel mit Metallklammern an der dafür vorgesehenen Tragkonstruktion befestigt.²⁵⁰ Durch die Dachklammerung sollen die Gebäude gegen wirbelschleppenbedingte Windböen gesichert sein.

Betrachtet man die gesamten Maßnahmen der Fraport AG, die sie als Schallschutz entwickelt und umgesetzt hat, stellt man fest, dass ihr das Wohl der Bürger durchaus von Bedeutung ist. Die Betreiber des Flughafens geben ihr Bestes, um die Menschen in der Umgebung vor Fluglärm und anderen Belastungen durch den Luftverkehr zu schützen. Einige Maßnahmen, wie beispielsweise der passive Schallschutz sind vielen Menschen weniger bekannt, da sie nicht unmittelbar damit in Berührung kommen. Oft wird daher vermutet, dass die Fraport AG sich nicht ausreichend für die Betroffenen des Luftverkehrs einsetzt.

Ihr Engagement zeigt die Betreibergesellschaft insbesondere auch mit der Initiative „Ja zu FRA!“, die im Jahr 2012 von der Deutschen Lufthansa AG, der Fraport AG sowie der Condor Flugdienst GmbH ins Leben gerufen wurde, um für den Frankfurter Flughafen und die Region Rhein-Main ein Zeichen zu setzen.²⁵¹ Die Initiative sieht ihre Funktion darin, eine sachliche und differenzierte Diskussion über den Flughafen zu fördern sowie den positiven Aspekten der Luftverkehrswirtschaft in der Kommunikation ein stärkeres Gewicht zu verleihen.²⁵² Über ihre Website, die Facebookseite und regelmäßige Plakatwerbung motiviert die Initiative Menschen dazu, ihre Gründe für „Ja zu FRA!“ mit anderen zu teilen. Dies zeigt, dass die Fraport AG die Interaktion und den Kontakt zu den Bürgern sehr schätzt.

Dennoch scheint es, als nutze die Betreibergesellschaft ihre Macht gerne für neue Großprojekte, deren Notwendigkeit oft nicht eindeutig geklärt und belegt ist. Gutachten werden erstellt und negative Folgen möglicherweise verharmlost präsentiert. Das wirkliche Interesse am Schutz der Betroffenen ist deshalb oft fraglich, denn die Fraport AG nutzt sämtliche Möglichkeiten, ihre Projekte durchzusetzen und gewinnt somit meistens gegen die protestierende Bevölkerung.

²⁴⁹ Vgl. <http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/schallschutz-fluglaerm/wirbelschleppen.html> Stand: 27.05.2015

²⁵⁰ Vgl. <http://www.fluglaerm-mainz.info/fileadmin/anwenderdaten/Downloads/Leporello-Wirbelschleppe.pdf> Stand: 27.05.2015

²⁵¹ Vgl. <http://ja-zu-fra.org/ueber-uns> Stand: 27.05.2015

²⁵² Vgl. ebd.

4.2 Die Gegner

Die Gegner des Flughafenausbaus verfolgen die Strategie des „Trotzens“. Sie lehnen die Vorschläge der Fraport AG, die für sie keine ausreichende Lösungsmöglichkeit darstellen, ab. Relevante Aussagen der Ausbaubefürworter oder auch wichtige Gutachten aus der Phase der Ausbaugenehmigung werden von den Ausbaugegnern überprüft und teilweise neu dargestellt. Nachfolgend zeigt die Verfasserin die Ansichten und Strategien dieser Konfliktpartei im Detail auf und zieht hierfür vor allem Materialien heran, die sie im Gespräch mit den Bürgerinitiativen erhalten hat. Den Bürgerinitiativen ist es wichtig, dass sie nicht als Gegner des Flughafens gesehen werden. Sie wenden sich lediglich gegen den weiteren, raumunverträglichen Ausbau.

Zunächst sollte angeführt werden, was die Forderungen der Bürgerinitiativen sind: Das wichtigste Ziel der Protestierenden ist das Wiedererlangen und der Erhalt der Lebensqualität für die Menschen in der Rhein-Main-Region.²⁵³ In diesem Zusammenhang soll das bestehende Nachtflugverbot von 23 – 5 Uhr auf ein absolutes Verbot von 22 – 6 Uhr ausgeweitet werden. Der fortlaufende Ausbau des Flughafens in Frankfurt und auch anderer Flughäfen in der Region ist zu verhindern. Darüber hinaus fordern die Bürgerinitiativen eine Verringerung der Flugbewegungen von aktuell ca. 460.000 jährlich auf maximal 380.000 pro Jahr. Die Belastungen im Rhein-Main-Gebiet durch Fluglärm, Umweltverschmutzung und Bodenverbrauch müssen reduziert werden.²⁵⁴ Letztendlich wird die Stilllegung der raumunverträglichen Landebahn Nordwest gefordert.

Da der Bau der Startbahn 18 West heftig umstritten war, wurde damals ein weiterer Ausbau des Flughafens deutlich ausgeschlossen. Im Planfeststellungsbeschluss von 1971 hieß es, dass der Bau einer weiteren Start- oder Landebahn auf keinen Fall genehmigt werde und noch zehn Jahre später versprach der hessische Ministerpräsident Holger Börner: *„Für diesen Flughafen wird kein Baum mehr fallen.“*²⁵⁵ Zur Bekräftigung erließ man das Bannwaldgesetz und erklärte den verbliebenen Wald als unersetzlich.²⁵⁶ Jedoch wurde das Gesetz wieder aufgehoben und das Versprechen nicht gehalten. Durch den Bau der Landebahn Nordwest wurde das Vertrauen der Ausbaugegner in sämtliche Parteien und Konfliktbeteiligte zerstört. Dass die Bürger

²⁵³ Vgl. <http://www.flughafen-bi.de/unsereziele.htm> Stand: 15.05.2015

²⁵⁴ Vgl. ebd.

²⁵⁵ Vgl. http://www.flughafen-bi.de/infomaterial/2013_06_Die%20Wahrheit%20zum%20Flughafenausbau.pdf, S. 3 Stand: 15.05.2015

²⁵⁶ Vgl. ebd.

anschließend den vermeintlich positiven Lösungsmöglichkeiten der Gegenpartei wenig Glauben schenken, erscheint insoweit verständlich.

Die vor dem Bau der Landebahn durchgeführte Mediation sehen die Ausbaugegner als Heuchelei an. Da die Option „Kein Ausbau“ nicht existierte, gab es aus Sicht der Gegner auch keine echte Beteiligung der Bevölkerung.²⁵⁷ Daher lehnten die Bürgerinitiativen und auch die Umweltverbände ihre Teilnahme an dem Verfahren ab. Das Verfahren war für sie reines Akzeptanz-Management, um die Bevölkerung ruhig zu stellen.²⁵⁸

Kritisch hinterfragt wurde das Mediationsverfahren auch von Prof. Dr. Thießen der Technischen Universität Chemnitz. Er hat die methodischen Mängel des Verfahrens herausgearbeitet und als Systematisierungs- und Bewertungsversuch veröffentlicht. In seinen Ausführungen wird deutlich, dass beispielsweise die Alternativen zum Ausbau des Flughafens nicht ausreichend geprüft wurden.²⁵⁹ Insgesamt hat die Mediationsgruppe relevante Fragestellungen nicht hinreichend bearbeitet und fehlerhafte Gutachten in ihre Überlegungen aufgenommen. Thießen weist weiter darauf hin, dass zentrale Ergebnisse des Verfahrens, wie beispielsweise die Auswirkungen des Ausbaus auf den Arbeitsmarkt, in der Öffentlichkeit fehlinterpretiert wurden, was womöglich zu Fehlentscheidungen führte.²⁶⁰ Da eine Untersuchung vom Prozess der Zusammenfassung der Einzelinformationen zum Gesamturteil fehlt, kann nicht eindeutig behauptet werden, dass das Endergebnis der Mediation hinfällig ist.²⁶¹ Es ist jedoch unter Berücksichtigung der vorliegenden Mängel davon auszugehen.

Die Bürger, die sich gegen den Ausbau wehren, sehen die Planung und den Bau der neuen Landebahn als eklatante Fehlentscheidung an.²⁶² Durch die Errichtung der Bahn wurden die Flugrouten komplett geändert, was zu einer extremen Ausweitung der Lärmbelästigung führte, auch auf bisher nicht betroffene Gebiete. Die Fraport AG ließ Gutachten erstellen, um potentielle Gefahren und Risiken zu verharmlosen. Darin wird unter anderem der Zusammenhang zwischen Lärm und Erkrankungen bestritten²⁶³,

²⁵⁷ Vgl. [http://www.flughafen-](http://www.flughafen-bi.de/infomaterial/2013_06_Die%20Wahrheit%20zum%20Flughafenausbau.pdf)

[bi.de/infomaterial/2013_06_Die%20Wahrheit%20zum%20Flughafenausbau.pdf](http://www.flughafen-bi.de/infomaterial/2013_06_Die%20Wahrheit%20zum%20Flughafenausbau.pdf), S. 3 Stand: 15.05.2015

²⁵⁸ Vgl. <http://www.flughafen-bi.de/Chronik/1998.htm> Stand: 15.05.2015

²⁵⁹ Vgl. <http://www.dflid.de/Downloads/Mediation-Evaluation.pdf>, S. 7 Stand: 15.05.2015

²⁶⁰ Vgl. ebd. S. 14

²⁶¹ Vgl. ebd. S. 18

²⁶² Vgl. [http://www.flughafen-](http://www.flughafen-bi.de/infomaterial/2013_06_Die%20Wahrheit%20zum%20Flughafenausbau.pdf)

[bi.de/infomaterial/2013_06_Die%20Wahrheit%20zum%20Flughafenausbau.pdf](http://www.flughafen-bi.de/infomaterial/2013_06_Die%20Wahrheit%20zum%20Flughafenausbau.pdf), S. 4 Stand: 15.05.2015

²⁶³ Vgl. ebd.

welcher jedoch durch zahlreiche Studien bereits belegt ist. Ein von der Fraport AG in Auftrag gegebenes Gutachten zum Wirbelschleppenrisiko ist besonders fragwürdig und lässt Rückschlüsse auf eine Manipulation zu. In dem Gutachten wird das Risiko von Gebäudeschäden mit einem Fall pro 10 Millionen Jahre beziffert.²⁶⁴ Seit Eröffnung der neuen Landebahn kam es allerdings schon zu 16 Wirbelschleppenschäden in Flörsheim und Raunheim.

Zur Lösung des Problems hat die Fraport AG, wie bereits in Kapitel 4.1 beschrieben, ein sogenanntes Dachklammerungsprogramm vorgeschlagen. Im Jahr 2013, also zwei Jahre nach Eröffnung der Landebahn, war jedoch erst ein Dach, von etwa 1.500 gefährdeten Dächern in Flörsheim geklammert. Zudem hat die Fraport Ausführungsbestimmungen zur Dachklammerung erlassen, die viele Bürger aus Kostengründen davon abhalten werden, das Verfahren zu beantragen. Nur die Kosten der eigentlichen Klammerung trägt der Flughafenbetreiber, wohingegen die Kosten für eine oft erforderliche neue Dacheindeckung oder die Kosten, um ein Dach sicherungsfähig zu machen auf die Immobilienbesitzer abgeladen werden.²⁶⁵

Ein weiterer Vorteil, den die Fraport AG zum Ausbau des Flughafens nennt – nämlich die Schaffung neuer Arbeitsplätze – wird von den Bürgerinitiativen als Lüge bezeichnet. In der Mediation ist zunächst von 250.000 neuen Arbeitsplätzen die Rede. Vor Eröffnung der Landebahn werden nur noch 25.000 neue Stellen prognostiziert und in der Realität gibt es bisher weniger als 1.000 neue Arbeitsplätze, die vor allem im Einzelhandel und Gastronomiebereich geschaffen wurden.²⁶⁶ Nach Angaben von Fraport gibt es auf dem Gelände des Frankfurter Flughafens über 80.000 Arbeitsplätze²⁶⁷, wovon jedoch nicht einmal die Hälfte bei Fraport angesiedelt ist, sondern bei Unternehmen, die mit dem Airport-Business nichts zu tun haben. So ist der Flughafen Frankfurt zwar die größte Arbeitsstätte Deutschlands²⁶⁸, jedoch ist die Aussage, dass die Luftverkehrsbranche in der Region bedeutend viele Arbeitsplätze bietet und der Jobmotor ist, nicht richtig. Vergleicht man darüber hinaus große Wirtschaftszentren in Deutschland miteinander, wird der Wahrheitsgehalt der Aussage ebenfalls widerlegt. Die folgende Grafik aus einem Flyer der Bürgerinitiativen zeigt anschaulich die

²⁶⁴ Vgl. http://www.flughafen-bi.de/infomaterial/2013_06_Die%20Wahrheit%20zum%20Flughafenausbau.pdf, S. 4 Stand: 15.05.2015

²⁶⁵ Vgl. <http://www.fluglaerm-mainz.info/fileadmin/anwenderdaten/Downloads/Leporello-Wirbelschleppe.pdf> Stand: 15.05.2015

²⁶⁶ Vgl. http://www.fluglaerm-mainz.info/fileadmin/anwenderdaten/Downloads/FRAPORTs_Jobmotor-Argumente_widerlegt.pdf Stand: 15.05.2015

²⁶⁷ Vgl. <http://www.fraport.de/de/konzern/ueber-uns/fraport-auf-einen-blick.html> Stand: 15.05.2015

²⁶⁸ Vgl. ebd.

Arbeitslosenquoten der Städte Frankfurt, München und Stuttgart im Vergleich zur Größe der jeweiligen Flughäfen.



Abbildung 1 Vergleich Flughafengröße und Arbeitslosenquote

Frankfurt weist mit 7,2 % die höchste Arbeitslosenquote der drei Städte auf, obwohl der Flughafen dort am größten ist. In München liegt die Arbeitslosigkeit mit einem kleineren Flughafen nur bei 4,0 %. Stuttgart weist mit einem vergleichsweise sehr kleinen Flughafen dennoch eine Arbeitslosigkeit von nur 4,2 % auf. Dies zeigt, dass die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit einer Region nicht von der Größe des Flughafens abhängig ist.²⁶⁹

Durch die Lärmbelastung wird nicht nur die Gesundheit und Lebensqualität der Menschen beeinträchtigt. Bei den Immobilien in den lärmbelasteten Gebieten ist ein enormer Wertverlust zu verzeichnen. Menschen die neu in die Rhein-Main-Region ziehen, möchten natürlich keine Immobilie beziehen, in der sie tagtäglich durch Fluglärm belästigt werden. Menschen, die bereits seit Jahren in der Region wohnen, möchten aufgrund des Lärms möglicherweise wegziehen, werden ihre Immobilie jedoch nur sehr schwer los. Die hohen Kosten für Schallschutzmaßnahmen werden nur in den seltensten Fällen übernommen und sind in der Regel vom Eigentümer zu tragen. Für Mieter ist es dementsprechend besonders schwer, Schallschutz einzufordern.²⁷⁰

²⁶⁹ Vgl. http://www.fluglaerm-mainz.info/fileadmin/anwenderdaten/Downloads/FRAPORTs_Jobmotor-Argumente_widerlegt.pdf Stand: 16.05.2015

²⁷⁰ Vgl. ebd.

Auch für den Wertverlust der Immobilien hat die Fraport AG eine ihrer Meinung nach sehr positive Lösung gefunden: Das Casa-Programm, wie in Kapitel 4.1 bereits erläutert. Die Fraport AG nennt in ihrer Pressemitteilung im November 2014 die für sie erfreuliche Bilanz, dass in Flörsheim 245 Immobilien von der Bertreibergesellschaft übernommen wurden und die Fraport AG in Raunheim und Flörsheim 247 Ausgleichszahlungen geleistet hat.²⁷¹ Für die Bewohner ist die Bilanz jedoch keineswegs positiv. Der 80-Jährige Hans-Jakob Gall trifft bei der 137. Montagsdemonstration die Meinung aller anwesenden Demonstranten: Durch das Casa-Programm hat die Fraport AG 245 Familien aus ihrer Heimat vertrieben und deren soziale Struktur zerstört.

Ein weiteres Modell, das die Fraport AG als Lösungsmöglichkeit für den Konflikt sieht, sind die Lärmpausen, die Mitte April 2015 erstmals getestet werden. Für die Bürger hingegen bedeutet dieses Modell keine Besserung. Der Lärm wird dadurch nicht gemindert, sondern lediglich verschoben. Zwar haben einige Tausend Menschen durch die wechselnde Nutzung der Start- und Landebahnen eine längere Nachtruhe, dafür werden jedoch andere Kommunen noch stärker belastet. Die Initiativen fordern daher Maßnahmen, die allen vom Lärm betroffenen Bürgern einen Nutzen bringen.

Die Ausbaueegner, die aus ganz unterschiedlichen Schichten stammen, sind verbunden durch die Liebe zu ihrer Heimat und die zu Beginn des Kapitels bereits erwähnten Forderungen. Um ihre Ansichten und Argumente einer breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen und noch weitere Mitstreiter zu finden, haben die Bürgerinitiativen viel Informationsmaterial erstellt. Dieses stellen sie auf ihren Webseiten zur Verfügung und verteilen es bei ihren Protestaktionen. Auf Facebook sind ebenfalls einige der Initiativen vertreten, um ihre Anhänger und Mitstreiter regelmäßig auf den aktuellsten Stand zu bringen.

Auffällig sind auch die Plakate, die in den betroffenen Städten wie beispielsweise Mainz immer wieder ins Auge fallen. Darauf werden zunehmend die Politik und vor allem die Fraport AG satirisch kritisiert. Die Hauptthemen sind dabei immer die Belastungen durch den Fluglärm sowie die vermeintlich positiven Entwicklungen in der Luftverkehrswirtschaft und in der Bekämpfung des Fluglärms. Im Folgenden zeigt die Verfasserin einige Beispielplakate, auf denen die Ansichten und Forderungen der Ausbaueegner gut dargestellt sind.

²⁷¹ Vgl. <http://www.fraport.de/de/presse/newsroom/archiv/2014/Casa-2014.html> Stand: 16.05.2015



**Wir wecken Sie täglich.
Versprochen!***

**Dieser Service gilt nun auch für viele weitere Teile der Landeshauptstadt Mainz*



Abbildung 2 Plakat Täglicher Wecker über Rhein-Main

Das Plakat im Corporate Design der Fraport AG stellt den für die Anrainer negativen Service des Luftverkehrs dar, nämlich ein zuverlässiger, täglicher Wecker. Seit Eröffnung der neuen Landebahn gilt dieser Service auch für viele Teile der Stadt Mainz, die zuvor noch nicht betroffen waren. Das freundlich wirkende Versprechen soll verdeutlichen, wie die Fraport AG versucht, negative Aspekte immer wieder in ein positives Licht zu rücken.



Abbildung 3 Plakat Zehn Minuten

Weißer Schrift auf schwarzem Hintergrund und Versalien – das Plakat bringt ohne Schnörkeleien auf den Punkt, dass der Zeitunterschied zwischen Bahn- und Flugreise von Frankfurt nach Brüssel nur zehn Minuten beträgt. Hierbei werden der Check-In und die Sicherheitskontrollen am Flughafen bereits eingerechnet. Die Bürger werden dazu aufgefordert, Kurzstreckenflüge zu vermeiden und dadurch umweltbewusster zu reisen.



Abbildung 4 Plakat Die Lärmpausencloawns

Dieses Plakat zeigt den hessischen Wirtschaftsminister Tarek Al-Wazir sowie den hessischen Ministerpräsidenten Volker Bouffier als Lärmpausencloawns. Damit werden die Lärmpausen, die von den betroffenen Bürgern nur als Lärmverschiebung gesehen werden, als Witz dargestellt – präsentiert vom Land Hessen und den zuständigen Ministern. Es wird statt der Lärmverschiebung weiterhin das Nachtflugverbot von 22 – 6 Uhr gefordert.



Abbildung 5 Justitia gegen die Fluglärmopfer

Das selbst gezeichnete Plakat, gesehen bei der 137. Montagedemonstration am Frankfurter Flughafen, zeigt eine Justitia mit verbundenen Augen. Es wird verdeutlicht, dass die Person der Gerechtigkeit die Augen verschließt, wodurch die Fluglärmopfer aufgrund des Luftverkehrs verwundet und symbolisch letztendlich getötet werden. Die Wirtschaft und die Fraport AG hingegen werden aus ihrer Sicht gerecht behandelt und können wie gewohnt Umsatz machen.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass alle Maßnahmen der Ausbaueegner darauf abzielen, die Belastungen durch Flugemissionen weiterhin als zentrales Thema in die Politik einzubringen sowie möglichst viele Menschen dazu zu bringen, sich ebenfalls gegen den Fluglärm und damit für ihre Heimat und ihre Lebensqualität einzusetzen. Die Kernforderung aller Bürgerinitiativen ist daher die Änderung von Bundesgesetzen, die einen wirksamen Schutz der Bevölkerung und rechtlich einklagbare Grenzen erst ermöglichen.²⁷² Das Hauptziel der Ausbaueegner lässt sich recht einfach formulieren: Sie möchten mit dem Flughafen eine gute Nachbarschaft pflegen.²⁷³ Dazu gehören jedoch immer zwei Seiten.

²⁷² Vgl. [http://www.flughafen-](http://www.flughafen-bi.de/infomaterial/2013_06_Die%20Wahrheit%20zum%20Flughafenausbau.pdf)

[bi.de/infomaterial/2013_06_Die%20Wahrheit%20zum%20Flughafenausbau.pdf](http://www.flughafen-bi.de/infomaterial/2013_06_Die%20Wahrheit%20zum%20Flughafenausbau.pdf), S. 8 Stand: 17.05.2015

²⁷³ Vgl. ebd.

5 Auswirkungen der Auseinandersetzung

5.1 Auswirkungen auf die Planung der Flugrouten

Die Auseinandersetzung um den Ausbau des Frankfurter Flughafens hat sich vor allem seit Eröffnung der Landebahn Nordwest im Jahr 2011 ausgeweitet. Durch die Inbetriebnahme der neuen Bahn mussten die Flugrouten grundlegend geändert werden. Neu entstandene Lärmbelastungen haben dafür gesorgt, dass sich die Bürger aktiv für ihre Lebensumgebung einsetzen und sich gegen den Fluglärm und auch andere durch den Luftverkehr entstehenden Belastungen wehren.

Bereits vor der Eröffnung der neuen Landebahn forderte die rheinland-pfälzische SPD-Landtagsfraktion im Frühjahr 2011 eine stärkere Bürgerbeteiligung bei der Festlegung von Flugrouten:

„Die Festlegung von Flugrouten am Flughafen Frankfurt/Main erscheint immer mehr als undurchschaubare Angelegenheit, bei der die Fluglärmbelastung rheinland-pfälzischer Regionen gegenüber einseitig wirtschaftlichen Interessen bislang nur am Rande Berücksichtigung findet. Wenn Kommunen, Bürgerinnen und Bürger von Fluglärm betroffen sind, muss ihnen bereits bei der Planung ein erweitertes Mitspracherecht eingeräumt werden. Die rheinland-pfälzische SPD-Landtagsfraktion hat deshalb eine Bundesratsinitiative vorgeschlagen, mit der die bundesrechtlichen Rahmenbedingungen zugunsten der Bürger geändert werden sollen.“²⁷⁴

Die rheinland-pfälzische verkehrspolitische Sprecherin weist darauf hin, dass die Landesregierung in den vergangenen Jahren intensive Bemühungen im Kampf gegen den Fluglärm unternommen hat, allerdings hat das Land keine rechtlichen Möglichkeiten bezüglich der Entwicklung des hessischen Flughafens, obwohl auch in Rheinland-Pfalz hunderttausende Menschen von den Auswirkungen des Flughafens betroffen sind.²⁷⁵

So bleibt für die Rheinland-Pfälzer zu hoffen, dass sich die hessische Landesregierung ebenfalls für mehr Bürgerbeteiligung bei der Festlegung von Flugrouten einsetzt. Die jüngsten Ereignisse im Mai 2015 lassen diese Hoffnung jedoch schwinden: In der 230. Sitzung der Fluglärmkommission Frankfurt wurde über eine Neustrukturierung der Mit-

²⁷⁴ <http://www.landtag.rlp.de/icc/Internet-DE/sub/a00/a005043c-a39f-9e21-80f3-249486d35f8f,...aaaaaaa-aaaa-aaaa-bbbb-000000000014&page=5&pagesize=10&startmon=03&startyear=2011.htm> Stand: 01.06.2015

²⁷⁵ Vgl. <http://www.spdfraktion-rlp.de/204+M545407cf017.html> Stand: 01.06.2015

gliedschaft in der Fluglärmkommission diskutiert. Demnach sollen künftig Landkreise - bezugnehmend auf ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts - nur noch bei besonderer Rechtfertigung ein eigenes Stimmrecht haben.²⁷⁶ Durch diese Neustrukturierung würde die Bürgerbeteiligung eingeschränkt werden, da die Fluglärmkommission, wie in Kapitel 2.2 beschrieben, bei der Festsetzung von Flugrouten eine entscheidende Rolle spielt. Das Stimmrecht der Landkreise ist daher auch von besonderer Bedeutung, um die Interessen der Bürger gegen die mächtigen Stimmen der Fraport AG und der anderen Ausbaubefürworter zu vertreten.

Dennoch hat die Bürgerbeteiligung bisher auch positive Auswirkungen auf die Planung der Flugrouten. Das bestehende Nachtflugverbot ist für die Ausbaueegner der erste große Erfolg im Kampf gegen den Fluglärm. Auch das Modell der Lärmpausen, bei dem in den Nachtrandstunden die Starts und Landungen auf zwei Bahnen gebündelt werden, ist ein guter Ansatz, um die betroffenen Menschen zu entlasten. Zwar ist dies nur eine Umverteilung des Lärms, trotzdem profitieren hiervon mehrere tausend Menschen mit einer Stunde Nachtruhe mehr. Hätten sich die Bürger seit Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest nicht kontinuierlich gegen den Fluglärm eingesetzt, wäre ein solches Modell vermutlich nicht erarbeitet worden. Zudem könnten die Lärmpausen als Basis für die Einführung einer Lärmobergrenzenregelung für den Frankfurter Flughafen dienen, die die Fluglärmkommission in einer Stellungnahme vom Januar 2015 erneut als sehr wichtig angesehen hat.²⁷⁷

Als besonders umstritten gilt auch die sogenannte Südumfliegung, bei der die Maschinen nach dem Start zunächst eine weite Südkurve fliegen, um dann in größerer Höhe nach Norden abzdrehen.²⁷⁸ Regionen im Westen des Flughafens sollen dadurch entlastet werden, jedoch sehen sich einige Kommunen durch die Route noch viel stärker belastet. Die Klage von Kommunen aus Hessen und Rheinland-Pfalz gegen die Südumfliegung verlief im Jahr 2013 überraschend erfolgreich.²⁷⁹ Laut dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof ist die Route rechtswidrig und kann den Klägern nicht zugemu-

²⁷⁶ Vgl. http://www.focus.de/regional/rheinland-pfalz/luftverkehr-fluglaermkommission-beraet-ueber-neustrukturierung_id_4693231.html Stand: 01.06.2015

²⁷⁷ Vgl. http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/aktuell/2015-aktuelles/beschluss_-_beratungsergebnis_flk_zu_laermpausen-modelle_28.1.2015.pdf S. 7, Stand: 01.06.2015

²⁷⁸ Vgl. <http://www.n-tv.de/wirtschaft/Gericht-kippt-Frankfurter-Suedumfliegung-article11295796.html> Stand: 01.06.2015

²⁷⁹ Vgl. ebd.

tet werden.²⁸⁰ Allerdings ist das Urteil noch immer nicht rechtskräftig und die Nutzung der Route somit noch nicht eingestellt.

Die verschiedenen Maßnahmenpakete, die die Fraport AG inzwischen im Rahmen des aktiven Schallschutzes, wie in Kapitel 4.1 beschrieben, erarbeitet und umgesetzt hat, sind im Zusammenhang gesehen überwiegend auch auf die Bürgerbeteiligung zurückzuführen. Ein Großteil der Maßnahmen wurde erst ab Ende 2011 und somit nach Eröffnung der Landebahn Nordwest eingeführt. Da es schon im Vorfeld zu großen Protesten seitens der Ausbaueegner kam und diese vor allem nach der Inbetriebnahme der Bahn fortgesetzt wurden, erkannte die Fraport AG einen schnellen Handlungsbedarf und schaffte es, gemeinsam mit allen Beteiligten der Flugroutenfestsetzung, den Schallschutz aktiv voranzutreiben. Da es bei den umgesetzten Maßnahmen des aktiven Schallschutzes zwar nur zu geringen, aber dafür bedeutenden Änderungen der Flugrouten kommt, werden die Maßnahmen trotzdem als Auswirkung der Auseinandersetzung auf die Planung der Flugrouten hier aufgeführt.

5.2 Auswirkungen auf die Nutzung der Landebahn Nordwest

Mit der Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest hat sich das Bahnnutzungskonzept am Frankfurter Flughafen grundlegend geändert: Die Nordwest-Landebahn sowie die südliche Parallelbahn werden für Anflüge genutzt, während die mittlere Parallelbahn primär für Starts zur Verfügung steht.²⁸¹ Aufgrund ihrer Lage werden durch Anflüge auf die Nordwestbahn neue Lärmbetroffenheiten erzeugt, die der Grund für die bestehenden Proteste sind. Besondere Auswirkungen der Auseinandersetzung auf die Nutzung der Landebahn Nordwest sind bisher jedoch kaum erkennbar.

Die aktiven Schallschutzmaßnahmen haben natürlich auch indirekte Auswirkungen auf die Nutzung der Nordwestbahn, allerdings sind keine Maßnahmen im Gespräch, die sich ausschließlich auf die Landebahn Nordwest beziehen. Die Demonstranten fordern immer wieder die Schließung der neuen Bahn. Dazu wird es nicht kommen, da in diesem Fall mit wirtschaftlichen Einbußen zu rechnen ist, die die Fraport AG nicht zulässt.

²⁸⁰ Vgl. <http://www.n-tv.de/wirtschaft/Gericht-kippt-Frankfurter-Suedumfliegung-article11295796.html>

Stand: 01.06.2015

²⁸¹ Vgl.

http://www.dfs.de/dfs_homepage/de/Flugsicherung/Umwelt/Flughafenausbauprojekte/flugverfahrernaenderung_frankfurt.pdf S. 1, Stand: 02.06.2015

Jedoch sollten die zuständigen Stellen die Landebahn Nordwest verstärkt in ihre Überlegungen einbeziehen und Verfahren entwickeln, die noch umweltverträglicher sind als die aktuell angewandten. Die DFS erwähnt zwar, dass sie kontinuierlich an der Optimierung der Flugrouten arbeitet, nichtsdestotrotz wurde die Nutzung der Nordwestbahn bisher für die Lärmbetroffenen nicht zufriedenstellend geplant.

Analysiert man die Entwicklung des Flughafens in den vergangenen Jahren seit Ende 2011, so bleibt zu bezweifeln, dass die Nutzung der Landebahn Nordwest verbessert wird. Erst im Herbst 2014 führte Christoph Barkewitz in einem Artikel der Frankfurter Neuen Presse den Hauptvorteil der neuen Bahn auf. Der Flughafenbetreiber freut sich vor allem über die verbesserte Pünktlichkeit: Seit Jahresbeginn 2012 ist der Mittelwert um knapp zehn Prozentpunkte auf eine 82-prozentige Pünktlichkeit gestiegen, was den Flugbetrieb deutlich stabiler und verlässlicher macht.²⁸² Da hiervon laut Fraport-Sprecher Holschier sowohl die Passagiere und die Airlines als auch der Flughafenbetreiber profitiert²⁸³, wird die Fraport AG eine veränderte Nutzung der Bahn verhindern.

²⁸² Vgl. <http://www.fnp.de/rhein-main/Holprige-Landung:art801,1088976> Stand: 03.06.2015

²⁸³ Vgl. ebd.

6 Schlussbetrachtungen

Die vorliegende Arbeit hat gezeigt, wie sich der Flughafen Frankfurt seit seiner Gründung in den 30er Jahren entwickelte und wie sich die Stimmung der Bürger aufgrund des kontinuierlichen Ausbaus verändert hat. Die zunehmende Bürgerbeteiligung hat Auswirkungen auf verschiedene Bereiche, die mit der Erweiterung des Flughafens im Zusammenhang stehen. Durch die Kommunikationsanalyse der Auseinandersetzung wurde untersucht, welche Bereiche dies sind.

Nachdem der Flughafen in Frankfurt nach dem Zweiten Weltkrieg wieder aufgebaut war, wurde der zivile Luftverkehr vorangetrieben und es kam zu einer raschen Weiterentwicklung des Flughafens. Dadurch war das Frankfurter Luftverkehrszentrum schon früh als eines der weltweit größten Luftverkehrsdrehkreuze von wichtiger Bedeutung für die Wirtschaft sowie die Region. Bereits im Jahr 1959 war der Frankfurter Flughafen der größte in Deutschland und fertigte eine bedeutende Menge an Passagieren und Luftfracht ab. Durch die Eröffnung des Terminals 2 im Jahr 1972 wurde diese Position noch gestärkt, da nun noch mehr Kapazitäten möglich waren und alle Prozesse einer Flugreise unter einem Dach abgewickelt werden. Weitere Bauten in den folgenden Jahren ließen den Flughafen fortwährend wachsen und trugen zum „Klassenerhalt“ unter den wichtigsten internationalen Flughäfen bei.

Von Bedeutung in der Entwicklung des Flughafens ist auch die Gründung der Star Alliance im Jahr 1997 durch die Deutsche Lufthansa AG. Das weltweit führende Netzwerk von Fluggesellschaften bietet den Passagieren ein noch besseres Streckennetz und ermöglicht eine optimale Erreichbarkeit von Reisezielen auf der ganzen Welt. Durch den Zusammenschluss sollte vor allem das Konkurrenzdenken verhindert und stattdessen durch einen bestmöglichen Service der Komfort für die Passagiere erhöht werden.

Der große Widerstand, der nach der Eröffnung der Landebahn Nordwest im Herbst 2011 einsetzte, zeigt eindrucksvoll, dass die Bürger die Zerstörung ihrer Lebensqualität und ihres Umfeldes nicht einfach so hinnehmen. Die Bürger des Rhein-Main-Gebiets, das den Frankfurter Flughafen als drittgrößte Metropolregion Deutschlands umgibt, wissen die Vorteile des Flughafens durchaus zu schätzen. In Frankfurt sind viele bedeutende Unternehmen angesiedelt, die zur Internationalität der Stadt erheblich beitragen. Was die Wirtschaftlichkeit angeht, ist die Lage des Frankfurter Flughafens demnach optimal. Dennoch fordern die Bürger zu Recht, dass weitere Ausbauprojekte bis ins kleinste Detail auf ihre Notwendigkeit und Vereinbarkeit mit dem Umfeld geprüft werden. Dass dies in der Vergangenheit womöglich nicht immer der Fall war, hat die Analyse gezeigt. Es scheint als wurden Gutachten manipuliert, Nachteile des Ausbaus beschönigt und die Politik um den Finger gewickelt.

Eine der größten Veränderungen durch die Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest sind die veränderten Flugverfahren. Eine Lärmausweitung durch die Steigerung der Flugbewegungen war von Beginn an denkbar. Wie schlimm die Belastungen jedoch wirklich sind, konnte niemand genau sagen. Aufgrund der veränderten Flugverfahren werden nun auch Gebiete durch Fluglärm belastet, die vor Eröffnung der Bahn verschont blieben. Besonders Mainzer Bürger begannen darauf hin, sich gegen den Fluglärm zu wehren. Auch in der rheinland-pfälzischen Politik kommen die Belastungen immer wieder zur Sprache, jedoch hat das Land keine rechtlichen Möglichkeiten, politisch gegen den Flughafen vorzugehen, da dieser zum Land Hessen gehört. Hier zeigt sich, welchen großen Einfluss die Politik und besonders das Land Hessen als Teilhaber des Frankfurter Flughafens auf dessen Entwicklung hat. Obwohl Rheinland-Pfalz ebenso von den Belastungen des Flughafens betroffen ist, wie viele Gebiete Hessens, hat das Land dennoch kein großes Mitspracherecht.

Vor allem hinsichtlich der Planung und Umsetzung von Großprojekten, hat die Bürgerbeteiligung in den letzten Jahren immer mehr zugenommen. Die Menschen wünschen sich, dass sie in die Planungsprozesse von Beginn an eingebunden werden, Vorschläge machen dürfen und dadurch aktiv an den Projekten beteiligt sind. Durch eine bessere Kombination von direkter und parlamentarischer Demokratie könnten vermutlich viele Konflikte, die während Großprojekten entstehen, von vornherein vermieden werden. Politiker sollten versuchen, mehr auf die Bürger einzugehen und ihnen entgegenkommen. Letztendlich profitieren alle Beteiligten davon: Durch eine stärkere Einbindung der Menschen wächst das Vertrauen in die Politik sowie die Zufriedenheit der Bürger mit Politik und Politikern, was zu besseren Wahlergebnissen führen kann.

Die Kommunikationsanalyse hat gezeigt, dass sich der Einsatz der Bürger gegen den weiteren Ausbau des Frankfurter Flughafens zumindest teilweise auszahlt. Viele Maßnahmen, die die Fraport AG mittlerweile zum Beispiel im Hinblick auf den Schallschutz umgesetzt hat, wären ohne die kontinuierliche Gegenwehr der Bevölkerung vermutlich gar nicht erst entwickelt worden. Dennoch sitzt die Fraport AG eindeutig am längeren Hebel und lässt keine Möglichkeit aus, den Ausbau des Flughafens so vorteilhaft wie möglich darzustellen und die Belastungen durch den Luftverkehr herunterzuspielen. Die Politik zeigt zwar Verständnis für die Betroffenen, strebt jedoch kein Verhindern des weiteren Ausbaus an. Da das Land Hessen ein Anteilseigner des Flughafens ist, begrüßt die Regierung es natürlich, wenn in Zukunft noch mehr Umsätze generiert werden können. Bei der Bevölkerung macht sich die Regierung dadurch womöglich unbeliebt. Ein geeigneter Kompromiss wird seitens der Politik jedoch immer angestrebt.

Künftig – das haben die vorliegenden Analyseergebnisse gezeigt – kann von folgender Entwicklung ausgegangen werden: Die Gegner des Flughafenausbaus werden sich

weiterhin gegen den raumunverträglichen Ausbau sowie die dadurch entstehenden Belastungen zur Wehr setzen. Solange die Fraport AG keine zufriedenstellenden Vorschläge macht, die verdeutlichen, dass dem Interesse der Bürger wirklich eine Bedeutung geschenkt wird, werden die Ausbaugegner ihre Proteste nicht beenden.

An der Optimierung der Flugverfahren wird laut Fraport AG und der Deutschen Flugsicherung kontinuierlich gearbeitet, um die bestmöglichen Routen zu entwickeln, die sowohl den Sicherheitsaspekt, als auch den Aspekt des aktiven Schallschutzes berücksichtigen. Die Analyse hat gezeigt, dass in diesem Bereich in den letzten Jahren bereits gute Ideen realisiert wurden, die zum aktiven Schallschutz deutlich beitragen. Hier bleibt zu hoffen, dass in den kommenden Jahren Verfahren entwickelt werden, die ein Großteil der Bürger akzeptiert. Ob dies jedoch tatsächlich möglich ist, bleibt fraglich. Schließlich müssen die Flugzeuge eine bestimmte Route fliegen, wodurch immer einige Gebiete mal mehr und mal weniger belastet werden. Alle Betroffenen wird man daher nie zufrieden stellen können.

Betrachtet man die Auswirkungen der Bürgerbeteiligung auf die Nutzung der Landebahn Northwest, so lassen sich keine bedeutenden Veränderungen feststellen. Die Fraport AG sieht in der vierten Bahn natürlich überwiegend Vorteile und schätzt insbesondere die verbesserte Pünktlichkeit, die sich seit der Inbetriebnahme der Northwestbahn eingestellt hat. Das durch die neue Bahn nun verstärkt bestehende Risiko für Wirbelschleppenschäden scheint für die Betreibergesellschaft durch das angebotene Dachklammerungsprogramm erledigt zu sein. Dass es noch immer regelmäßig zu solchen Schäden kommt und nur wenige Menschen die Klammerung aufgrund der strengen Voraussetzungen einfordern können, lässt die Fraport AG kalt. Zu einer Schließung der Bahn wird es nicht kommen, da die Anteilseigner des Flughafens die Verluste, welche dadurch entstünden, nicht akzeptieren würden.

Wagt man einen Ausblick auf die weitere Entwicklung des Frankfurter Flughafens, so ist schon jetzt abzusehen, dass die Bürger auch weiterhin protestieren werden. Da im Frühjahr 2015 die Genehmigung für den Bau des Terminals 3 erteilt wurde, dessen Notwendigkeit aufgrund fragwürdiger Gutachten nicht unbedingt gerechtfertigt erscheint, werden sich die Ausbaugegner erneut gegen diese Erweiterung wehren. Das Großprojekt, für das unter anderem ein zusätzlicher Autobahnanschluss benötigt wird und für das das Passagier-Transfersystem „Sky Line“ erweitert werden muss, ist besonders umstritten, da die Fraport AG sich mit diesem Bau vor allem auf die Umsteiger-Passagiere fokussiert.

Die Anrainer kritisieren, dass das ohnehin bereits stark belastete Rhein-Main-Gebiet erneut eine jahrelange Großbaustelle in Kauf nehmen soll und ein weiteres Mal die Interessen der Wirtschaft über das Wohlbefinden der Bevölkerung gestellt werden,

ohne dass ein Mehrwert für die anliegenden Bürger erkennbar ist. Der Bedarf an vielfältigen Reisemöglichkeiten ist am Frankfurter Flughafen bereits überdurchschnittlich gedeckt. Vom Bau des Terminals 3 wird daher vermutlich ausschließlich die Wirtschaft profitieren. Da Alternativen zu dem Neubau gar nicht erst richtig in Erwägung gezogen wurden, wird erneut deutlich, dass dem Wohl der Bevölkerung kein ausreichendes Interesse geschenkt wird.

Es bleibt abzuwarten, wie sich der Frankfurter Flughafen in den nächsten Jahren tatsächlich entwickeln wird. Der Bau des Terminals 3 lässt sich nicht mehr verhindern und weitere, angeblich notwendige Ausdehnungen des Flughafens sind wohl nur eine Frage der Zeit. Es ist zweifelhaft, dass der weitere Ausbau des Frankfurter Flughafens je gestoppt werden kann. Da die Betreibergesellschaft zusammen mit den anderen Anteilseignern des Flughafens sehr mächtig ist, wird die Fraport AG erneute Pläne für Erweiterungen des Geländes vermutlich immer wieder genehmigt bekommen.

Die Ausbaugegner zeigen ebenfalls eine große Stärke und versichern, dass ihre Proteste in absehbarer Zeit kein Ende nehmen werden. Wie lange sich die Bürger jedoch wirklich zur Wehr setzen, wird sich noch zeigen. Wünschenswert ist, dass die für den Luftverkehr zuständigen Stellen endlich einsehen, dass Fluglärm krank macht und vor allem Kinder in ihrer Entwicklung darunter zu leiden haben. Die Region des Rhein-Main-Gebietes und dessen Bewohner verdienen es, ausreichend geschützt zu werden. Es dürfen nicht noch mehr Familien aufgrund der Belastungen durch den Flughafen aus ihrer Heimat vertrieben werden. Daher sollte der weitere Ausbau des Flughafens endlich gestoppt werden.

Literaturverzeichnis

Bücher

ACKERMANN, Paul/MÜLLER, Ragnar: Bürgerhandbuch – Politisch aktiv werden, Öffentlichkeit herstellen, Rechte durchsetzen. Schwalbach/Ts. 2015.

BREIT, Gotthard: Politische Bildung durch Politikunterricht?; in: Weißeno, Georg/Buchstein, Hubertus (Hg.): Politisch Handeln. Modelle, Möglichkeiten, Kompetenzen, Schriftenreihe der Bundeszentrale für politische Bildung Bd. 1191, Bonn 2012.

ENKE, Nadja/REINHARDT, Isabel: Akzeptanz durch Beteiligung; in: Bentele, Günther et al. (Hg.): Akzeptanz in der Medien- und Protestgesellschaft. Zur Debatte um Legitimation, öffentliches Vertrauen, Transparenz und Partizipation. Wiesbaden 2015.

FLUGHAFEN Frankfurt/Main AG, Presse und Publikationen (Hg.): 60 Jahre Flughafen Frankfurt – Geschichte eines europäischen Verkehrshafens. Frankfurt am Main 1996.

GEMEINNÜTZIGE HERTIE-STIFTUNG: Hertie-Studie FrankfurtRheinMain. Frankfurt am Main 2010.

HELLER Stephan: Verhindern und Ermöglichen – Die Kraft der direkten Demokratie. München 2013.

KRUSE, Heinz: Demokratie in einer globalen Welt. Überwindung der Denk- und Handlungskrise unserer Parteien. Wiesbaden 2015.

KUNSTVERLAG Josef Bühn GmbH (Hg.): Region Frankfurt RheinMain. München 2006.

LIMBACH, Jutta: Die Demokratie und ihre Bürger. Aufbruch zu einer neuen politischen Kultur. München 2003.

MEISTER, Hans-Peter/GOHL, Christopher: Mediation und Dialog bei Großprojekten. Der Ausbau des Flughafens Frankfurt. Verlauf, Erfahrungen, Folgerungen. Frankfurt am Main 2012.

Internetquellen

BARKEWITZ, Christoph: Nordwestbahn am Frankfurter Flughafen. Holprige Landung. Herausgegeben von FNP.DE 2014. URL: <http://www.fnp.de/rhein-main/Holprige-Landung;art801,1088976> Stand 03.06.2015

BERTELSMANN-STIFTUNG: Pressemeldung. Bürgerbeteiligung stärkt die repräsentative Demokratie. URL: <http://www.bertelsmann-stiftung.de/de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/pid/buergerbeteiligung-staerkt-die-repraesentative-demokratie/> Stand 20.05.2015

BUNDESMINISTERIUM der Justiz und für Verbraucherschutz: Raumordnungsgesetz (ROG). URL: http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/rog_2008/gesamt.pdf Stand 21.05.2015

BUNDESMINISTERIUM der Justiz und für Verbraucherschutz: Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG). URL: http://www.gesetze-im-internet.de/vwvfg/_73.html Stand 21.05.2015

BUNDESMINISTERIUM für Verkehr und digitale Infrastruktur: Verkehr und Mobilität. Reformkommission Bau von Großprojekten. URL: <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/reformkommission-bau-von-grossprojekten.html> Stand 20.05.2015

BÜNDNIS der Bürgerinitiativen: Chronik 1998. URL: <http://www.flughafen-bi.de/Chronik/1998.htm> Stand 15.05.2015

BÜNDNIS der Bürgerinitiativen: Geschichte der Anti-Startbahn-Bewegung 1980/1981 bis 1995. URL: <http://www.flughafen-bi.de/Chronik/1980-1995.htm> Stand 12.05.2015

BÜNDNIS der Bürgerinitiativen: News. Erfolgreiche Montagsdemonstration im Terminal. Landebahn Nordwest – schlimmer als die Pest!. URL: <http://www.flughafen-bi.de/Archiv/archiv2011.htm> Stand 13.05.2015

BÜNDNIS der Bürgerinitiativen: Über uns. Bündnis der Bürgerinitiativen – Kein Flughafenausbau – Nachtflugverbot von 22 – 6 Uhr. URL: <http://www.flughafen-bi.de/ueberuns.htm> Stand 02.05.2015

BÜNDNIS der Bürgerinitiativen: Unsere Ziele. URL: <http://www.flughafen-bi.de/unsereziele.htm> Stand 15.05.2015

DAS FLUGLÄRMPORTAL: Die Planung von Flugrouten folgt einem klaren Regelwerk. URL: <http://www.fluglärm-portal.de/regeln-gesetze/planungsprozesse/flugrouten/> Stand 07.05.2015

DEUTSCHE LUFTHANSA AG, Fraport AG, Condor Flugdienst GmbH: Ja zu FRA! – Über uns. URL: <http://ja-zu-fra.org/ueber-uns> Stand 27.05.2015

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH: Flugverfahren. URL: http://www.dfs.de/dfs_homepage/de/Flugsicherung/Umwelt/Umweltfreundliches%20Fliegen/Flugverfahren/ Stand 07.05.2015

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH: Flugverfahrensänderung am Flughafen Frankfurt mit Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest. URL: http://www.dfs.de/dfs_homepage/de/Flugsicherung/Umwelt/Flughafenausbauprojekte/flugverfahrenaenderung_frankfurt.pdf Stand 02.06.2015

EBNER, Christian/WEYER, Steffen: FRA: Ein Jahr Landebahn Nordwest. Protest geht weiter. Herausgegeben von AIRLINERS.DE 2012. URL: <http://www.airliners.de/fra-ein-jahr-landebahn-nordwest/28292> Stand 07.05.2015

FLUGHAFEN Frankfurt/Main AG: Vergleichende Darstellung der Entwicklung der internationalen Verkehrsflughäfen von Amsterdam, Frankfurt, London und Paris. Im Auftrag des Arbeitskreises Verkehr der Mediationsgruppe Flughafen Frankfurt/Main 1999. URL: http://www.dflf.de/PFV_Landebahn/Mediation/A_V12.pdf Stand 04.05.2015

FLUGHAFEN Unser Forum: Kurz erklärt: Was ist ein Raumordnungsverfahren? 2003. URL: <http://www.flughafen.unser-forum.de/?show=hGHW> Stand 21.05.2015

FLUGLÄRMKOMMISSION Frankfurt: 229. Sitzung, 28. Januar 2015. Stellungnahme der Frankfurter Fluglärmkommission zu den vom HMWEVL vorgelegten Lärmpausenmodellen. Frankfurt am Main 2015. URL: http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/aktuell/2015-aktuelles/beschluss_-_beratungsergebnis_flk_zu_laermpausen-modelle_28.1.2015.pdf Stand 01.06.2015

FOCUS ONLINE: Luftverkehr. Fluglärmkommission soll umgebaut und vergrößert werden. 2015. URL: http://www.focus.de/regional/rheinland-pfalz/luftverkehr-fluglaermkommission-beraet-ueber-neustrukturierung_id_4693231.html Stand 01.06.2015

FRANKFURTER BÜRGERINITIATIVEN – Nachbarn des Flughafens: Die Wahrheit zum Flughafenausbau. Warum wir Bürger zornig sind. Was wir fordern. Unsere Argumente! URL: <http://www.flughafen->

bi.de/infomaterial/2013_06_Die%20Wahrheit%20zum%20Flughafenausbau.pdf Stand 15.05.2015

FRAPORT AG: Aktive Schallschutzmaßnahmen. Bodenlärm reduzieren. URL: http://www.fraport.de/content/fraport/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/Schallschutz_und_Flugaerm/anlagen-schallschutz/bodenlaerm-reduzieren/jcr:content.file/aktiver-schallschutz_bodenlaerm-reduzieren_clean.pdf Stand 22.05.2015

FRAPORT AG: Aktive Schallschutzmaßnahmen. Höher fliegen. URL: http://www.fraport.de/content/fraport/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/Schallschutz_und_Flugaerm/anlagen-schallschutz/hoeher-fliegen/jcr:content.file/aktiver-schallschutz-hoeher-fliegen_v1-1_fd_cg_11052015.pdf Stand 21.05.2015

FRAPORT AG: Aktive Schallschutzmaßnahmen. Lärrmpausen. URL: http://www.fraport.de/content/fraport/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/Schallschutz_und_Flugaerm/anlagen-schallschutz/laermpausen/jcr:content.file/aktiver-schallschutz-laermpausen_v1-1_cs_30042015.pdf Stand 22.05.2015

FRAPORT AG: Aktive Schallschutzmaßnahmen. Leiser fliegen. URL: http://www.fraport.de/content/fraport/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/Schallschutz_und_Flugaerm/anlagen-schallschutz/leiser-fliegen/jcr:content.file/aktiver-schallschutz-leiser-fliegen_v1-4_cs_cg_29042015.pdf Stand 22.05.2015

FRAPORT AG: Aktive Schallschutzmaßnahmen. Siedlungsschwerpunkte umfliegen. URL: http://www.fraport.de/content/fraport/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/Schallschutz_und_Flugaerm/anlagen-schallschutz/siedlungsschwerpunkte-umfliegen/jcr:content.file/aktiver-schallschutz-siedlungsschwerpunkte-umfliegen_clean.pdf Stand 21.05.2015

FRAPORT AG: CASA. URL: <http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/schallschutz-fluglaerm/schallschutz/casa.html> Stand 22.05.2015

FRAPORT AG: Erweiterungen. URL: <http://www.fraport.de/de/kompetenzen/entwicklung-frankfurt-airport/erweiterungen.html> Stand 07.05.2015

FRAPORT AG: Fraport auf einen Blick. URL: <http://www.fraport.de/de/konzern/ueber-uns/fraport-auf-einen-blick.html> Stand 02.05.2015

FRAPORT AG: Flughafen Frankfurt: Casa-Programm mit positive Bilanz beendet. URL: <http://www.fraport.de/de/presse/newsroom/archiv/2014/Casa-2014.html> Stand 22.05.2015

FRAPORT AG: Gemeinsam für mehr Schallschutz. Flughafen Frankfurt: 50 Jahre Engagement für gute Nachbarschaft. URL: <http://static.fraport.de/ONLINE/e-paper/2014/schallschutz/> Stand 21.05.2015

FRAPORT AG: Landebahn Nordwest. URL: <http://www.fraport.de/de/konzern/flughafen-und-region/ausbau-fra/landebahn-nordwest.html> Stand 07.05.2015

FRAPORT AG: Pressemitteilung. Intensive Prüfung bescheinigt Bedarf für Terminal 3. URL: <http://www.fraport.de/de/presse/newsroom/pressemitteilungen/Bedarf-Terminal-3-bestaetigt.html> Stand 07.05.2015

FRAPORT AG: Schallschutz. URL: <http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/schallschutz-fluglaerm/schallschutz.html> Stand 22.05.2015

FRAPORT AG: Schallschutz. Passiver Schallschutz. URL: http://www.fraport.de/content/fraport/de/misc/binaer/nachhaltigkeit/Schallschutz_und_Fluglaerm/anlagen-schallschutz/anlage-pss/jcr:content.file/passiver-schallschutz_clean.pdf Stand 22.05.2015

FRAPORT AG: Vorsorgeprogramm Sicherung von Dacheindeckungen. URL: <http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/schallschutz-fluglaerm/wirbelschleppen.html> Stand 27.05.2015

FRAPORT AG Frankfurt Airport: Daten und Fakten. URL: http://www.frankfurt-airport.de/content/frankfurt_airport/de/business_standort/daten_fakten.html Stand 04.05.2015

FRASCH, Timo: Terminal 3 Flughafen Frankfurt. Al-Wazir und die Kunst des Unmöglichen. Herausgegeben von FAZ.NET 2015. URL: <http://www.faz.net/aktuell/politik/inland/terminal-3-flughafen-frankfurt-al-wazir-und-die-kunst-des-unmoeglichen-13464072.html> Stand 12.05.2015

GEMEINNÜTZIGE UMWELTHAUS GmbH: Anti-Lärm-Pakt. URL: <http://www.forum-flughafen-region.de/themen/archive-mediation-rdf/anti-laerm-pakt-des-rdf/> Stand 21.05.2015

GUNKEL, Christoph: 75 Jahre Frankfurter Flughafen. Auf und ab. Herausgegeben von SPIEGEL.DE 2011. URL: <http://www.spiegel.de/einestages/75-jahre-frankfurter-flughafen-a-947263.html> Stand 04.05.2015

HESSISCHES MINISTERIUM für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung: Planfeststellungsbeschluss Ausbau Flughafen Frankfurt Main. URL: https://wirtschaft.hessen.de/sites/default/files/HMWVL/plafe_teil_c_entscheidungsgruende_ii.pdf Stand 21.05.2015

HESSISCHES MINISTERIUM für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung: Gemeinsam für die Region. Allianz für Lärmschutz 2012. URL: https://wirtschaft.hessen.de/sites/default/files/HMWVL/allianz_fuer_laermschutz.pdf Stand 22.05.2015

HESSISCHER RUNDFUNK: 75 Jahre Flughafen Frankfurt von 1936 – 2011. Anfänge im Dritten Reich 1936 – 1945. URL: <http://www.hr-online.de/website/specials/75-jahre-flughafen/> Stand 04.05.2015

HESSISCHER RUNDFUNK: 75 Jahre Flughafen Frankfurt von 1936 – 2011. Aufbruch ins Jet-Zeitalter 1946 – 1980. URL: <http://www.hr-online.de/website/specials/75-jahre-flughafen/> Stand 04.05.2015

HESSISCHER RUNDFUNK: 75 Jahre Flughafen Frankfurt von 1936 – 2011. Ausbau und Protest 1981 – 2010. URL: <http://www.hr-online.de/website/specials/75-jahre-flughafen/index.jsp?rubrik=66877> Stand 04.05.2015

HESSISCHER RUNDFUNK: 75 Jahre Flughafen Frankfurt von 1936 – 2011. Heute und morgen 2011 – 2020. URL: <http://www.hr-online.de/website/specials/75-jahre-flughafen/index.jsp?rubrik=66879> Stand 04.05.2015

HESSISCHER VERWALTUNGSGERICHTSHOF: Ausbau des Flughafens Frankfurt Main - Klage der Stadt Flörsheim am Main abgewiesen. Kassel 2015. URL: https://vgh-kassel-ius-tiz.hessen.de/irj/VGH_Kassel_Internet?rid=HMdJ_15/VGH_Kassel_Internet/sub/7ec/7ec0858f-3f00-d417-9cda-a2b417c0cf46,,,11111111-2222-3333-4444-100000005003%26overview=true.htm Stand 23.05.2015

HOELZGEN, Joachim: A380-Werft: Tauziehen um die Halle der Titanen. Herausgegeben von SPIEGEL.DE 2005. URL: <http://www.spiegel.de/wirtschaft/a380-werft-tauziehen-um-die-halle-der-titanen-a-361922.html> Stand 13.05.2015

INITIATIVE gegen Fluglärm Mainz: Der Flughafen ist Herzmuskel und Jobmotor der Region. Fraport Argumente. Gelogen. URL: http://www.fluglaerm-mainz.info/fileadmin/anwenderdaten/Downloads/FRAPORTs_Jobmotor-Argumente_widerlegt.pdf Stand 15.05.2015

INITIATIVE gegen Fluglärm Mainz: Unser Wirbelschleppengutachten ist nicht manipuliert. Fraport Argumente. Gelogen. URL: <http://www.fluglaerm-mainz.info/fileadmin/anwenderdaten/Downloads/Leporello-Wirbelschleppe.pdf> Stand 27.05.2015

INITIATIVE Zukunft Rhein-Main, Aktion gegen Flughafenausbau: Extrablatt Februar 2004 / Nr. 10. Herausgegeben von der KREISVERWALTUNG GROSS-GERAU, Presse- und Informationsamt 2004. URL: http://zukunft-rhein-main.de/docs/extrablatt_2004-02.pdf Stand 21.05.2015

INITIATIVE Zukunft Rhein-Main, Aktion gegen Flughafenausbau: Extrablatt September 2005 / Nr. 12. Herausgegeben von der KREISVERWALTUNG GROSS-GERAU, Presse- und Informationsamt 2005. URL: http://zukunft-rhein-main.de/docs/extrablatt_2005-09.pdf Stand 23.05.2015

INITIATIVE Zukunft Rhein-Main, Aktion gegen Flughafenausbau: Extrablatt Februar 2006 / Nr. 13. Herausgegeben von der KREISVERWALTUNG GROSS-GERAU, Presse- und Informationsamt 2006. URL: http://zukunft-rhein-main.de/docs/extrablatt_2006-02_GG.pdf Stand 23.05.2015

INITIATIVE Zukunft Rhein-Main, Aktion gegen Flughafenausbau: Extrablatt Dezember 2006 / Nr. 14. Herausgegeben von der KREISVERWALTUNG GROSS-GERAU, Presse- und Informationsamt 2006. URL: http://zukunft-rhein-main.de/docs/extrablatt_2006-12.pdf Stand 23.05.2015

INITIATIVE Zukunft Rhein-Main, Aktion gegen Flughafenausbau: Extrablatt Februar 2009 / Nr. 16. Herausgegeben von der KREISVERWALTUNG GROSS-GERAU, Presse- und Informationsamt 2009. URL: http://www.zukunft-rhein-main.de/docs/extrablatt_2009-02_GG.pdf Stand 23.05.2015

INITIATIVE Zukunft Rhein-Main, Aktion gegen Flughafenausbau/BÜNDNIS der Bürgerinitiativen, BUND für Umwelt- und Naturschutz Deutschland Landesverband Hessen e. V.: PFV Planfeststellungsverfahren Flughafenausbau. Informationen für Bürgerinnen und Bürger. Einwendungen gegen den Flughafenausbau. Jetzt gilt's!. Ohne Einspruch kein Anspruch. URL: http://www.flughafen-bi.de/Planfeststellungsverfahren/pfv_broschuere.pdf Stand 21.05.2015

KALTENBACH-KOSCHNITZKI, Karin: Einhundertsiebenunddreißigste Montagsdemonstration. Herausgegeben von FLUGHAFEN-BI.DE 2015. URL: http://www.flughafen-bi.de/Archiv/2015/2015_05_11_karin-kaltenbach-koschnitzki_terminal.htm Stand 23.05.2015

LUFTFAHRTWELT: Wirbelschleppen. URL:

<http://www.luftfahrtwelt.de/ausbildung/wissenswertes/wirbelschleppen.html> Stand 27.05.2015

N-TV: Route mit Schwachstellen. Gericht kippt Frankfurter „Südumfliegung“ 2013.

URL: <http://www.n-tv.de/wirtschaft/Gericht-kippt-Frankfurter-Suedumfliegung-article11295796.html> Stand 01.06.2015

PREINER, Martina: Wirbelschleppen. Herausgegeben von WELTDERPHYSIK.DE

2013. URL: <http://www.weltderphysik.de/gebiet/fluide/wirbelschleppen/> Stand 27.05.2015

SPD-FRAKTION im Landtag Rheinland-Pfalz: Guth/Brede-Hoffmann: Stärkere Bürgerbeteiligung bei der Festlegung von Flugrouten gefordert. Mainz 2011. URL:

<http://www.landtag.rlp.de/icc/Internet-DE/sub/a00/a005043c-a39f-9e21-80f3-249486d35f8f,,,aaaaaaaa-aaaa-aaaa-bbbb-000000000014&page=5&pagesize=10&startmon=03&startyear=2011.htm> Stand 01.06.2015

SPD-FRAKTION im Landtag Rheinland-Pfalz: Schweitzer/Schmitt zu Terminal 3 am Frankfurter Flughafen: Fraport brüskiert Region. Mainz 2015. URL:

<http://www.spdfraktion-rlp.de/204+M545407cf017.html> Stand 01.06.2015

STADT GINSHEIM-GUSTAVSBURG: Informationen zu Fluglärm und Flughafenaustrau. Presse. Flughafenaustrau: Wirtschaftsinteressen vor Lebensqualität 2009. URL:

http://fluglaerm.gigu.de/presse/2009_01_19_Flughafenaustrau_Wirtschaftsinteressen_vor_Lebensqualitaet.htm Stand 23.05.2015

THIESSEN, Friedrich, Prof. Dr.: Die methodischen Mängel des Mediationsverfahrens zum Austrau des Frankfurter Flughafens: Ein Systematisierungs- und Bewertungsversuch. Herausgegeben von RHEIN-MAIN-INSTITUT. URL:

<http://www.dfld.de/Downloads/Mediation-Evaluation.pdf> Stand 15.05.2015

WIESNER, Jens: Rosinenbomber: Interview mit Pilot Gail Halverson. Berliner Luftbrücke. Herausgegeben von GEOLINO.DE. URL:

<http://www.geo.de/GEOLino/mensch/rosinenbomber-interview-mit-pilot-gail-halvorsen-61543.html> Stand 04.05.2015

WIESNER, Jens: Rosinenbomber: Interview mit Pilot Gail Halverson. Herausgegeben von GEOLINO.DE. URL:

<http://www.geo.de/GEOLino/mensch/rosinenbomber-interview-mit-pilot-gail-halvorsen-61543.html?p=2> Stand 04.05.2015

Eigenständigkeitserklärung

Hiermit erkläre ich, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig und nur unter Verwendung der angegebenen Literatur und Hilfsmittel angefertigt habe. Stellen, die wörtlich oder sinngemäß aus Quellen entnommen wurden, sind als solche kenntlich gemacht. Diese Arbeit wurde in gleicher oder ähnlicher Form noch keiner anderen Prüfungsbehörde vorgelegt.

Ort, Datum

Vorname Nachname